RAPPORT DU COMITÉ HOVINGTON

VOIRIE, RÉ

HALTES ROUTIÈRES

SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

SIGNALISATION ROUTIÈRE

LIMITES DE VITESSE

ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

APPLICATION, RÉGLEMENTATION, QUESTIONS PÉNALES

TAXI

TRAVERSES MARITIMES

Québec

87-00707/

RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVERSES MARITIMES

PRÉSENTÉ

PAR

MADAME CLAIRE-HÉLÈNE HOVINGTON
DÉPUTÉE DE MATANE

À

MONSIEUR MARC-YVAN CÔTÉ
MINISTRE DES TRANSPORTS

QUÉBEC, NOVEMBRE 1986

Dépôt légal - 4e trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-16824-0

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports, 1986

PRÉSIDENTE: Madame Claire-Hélène Hovington
Députée de Matane

MEMBRES : Monsieur Gilles Beaulieu
Monsieur Paul-A. Blouin
Monsieur Luc Castonguay
Monsieur André Lavergne

AVANT-PROPOS

En guise d'avertissement, trois remarques s'imposent.

Le Comité s'est efforcé de faire une consultation de la population et des transporteurs la plus complète possible.

Pour ce qui est des informations statistiques et financières, elles ont dû être traitées dans un contexte d'analyse, ce qui laisse place à un certain écart par rapport aux données officielles.

Enfin, ce document n'est publié que pour l'information du public et il n'est pas l'expression des politiques officielles du Gouvernement. Même si des membres du Comité sont fonctionnaires du ministère des Transports, ce rapport ne peut engager la responsabilité du Ministère et ce, pour deux raisons. D'une part, la participation des fonctionnaires ne s'est pas faite dans le cadre de leurs attributions normales et, d'autre part, la présidente du Comité n'est pas une fonctionnaire, mais un membre de l'Assemblée nationale.

REMERCIEMENTS

Le Comité se doit de mentionner la collaboration étroite de plusieurs personnes sans lesquelles la réalisation de l'étude n'aurait pas été possible. En raison de la nature du mandat, de son ampleur, et des délais relativement courts, nous avons dû, pour respecter l'échéancier, presser plusieurs personnes. Notamment, lors des consultations avec la population et les transporteurs, souvent, ces personnes n'ont pu bénéficier du temps souhaité pour préparer les rencontres.

Au niveau de l'analyse et de la rédaction, il faut souligner la participation constante de Jacquelin Harvey, de la Direction du transport maritime, et de Claude Fleury, du Service de l'analyse financière. Enfin, la collaboration de tout le personnel de la Direction du transport maritime fut essentielle, spécialement celle de Lise T. Tremblay pour la préparation des informations statistiques et financières et celle de Sylvie Rousseau pour la dactylographie du rapport. De plus, la participation de monsieur Serge Turcotte doit être soulignée.

S O M M A I R E

LE MANDAT DU COMITÉ

Le Comité sur les traverses maritimes avait pour objectif l'étude de la qualité des services de traverses maritimes offerts à la population. Il devait également évaluer le rendement de chaque traverse en fonction des mesures de rationalisation mises en place depuis le début des années 1980. De plus, le comité devait se pencher sur la cohérence de la tarification.

Dans le contexte de restrictions budgétaires actuel et dans un souci d'équité sociale, le Comité a examiné la participation financière des utilisateurs ainsi que les différentes modalités d'aide financière.

Le mandat du Comité se limitait aux dix traverses maritimes subventionnées par le Gouvernement, soit les six traverses de la Société des traversiers du Québec (S.T.Q.):

- Québec/Lévis;
- Matane/Baie-Comeau/Godbout;
- Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive;
- Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola;
- Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine;
- Montmagny/Île aux Grues;

et quatre traverses gérées par le secteur privé:

- Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/Havre-Aubert;
- Lotbinière/Deschambault;
- Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac;
- Rivière-du-Loup/Saint-Siméon;

DÉMARCHE ET CONSULTATION

Dans un souci d'objectivité, le Comité a effectué une vaste consultation auprès de la population et des utilisateurs qui furent représentés par les élus municipaux et auprès des transporteurs concernés, et ce pour chaque traverse étudiée. De plus, le ministère des Transports a mis à la disposition du Comité toute l'information statistique et financière dont il disposait pour la période s'échelonnant de 1977/1978 à 1985/1986 inclusivement.

La consultation a constitué une base importante de notre analyse et s'est avérée essentielle dans l'exécution de notre mandat. Les résultats de cette consultation occupent d'ailleurs une place importante dans ce rapport.

PROBLÉMATIQUE

L'analyse a porté sur les dix traverses subventionnées qui requièrent un budget annuel d'environ 22 M $. Mentionnons que ces dix traverses varient énormément d'une à l'autre au point de vue de l'envergure, du volume, de l'achalandage et du caractère essentiel du lien.

La prise en charge de ces traverses par le Gouvernement a débuté en 1971 par celle de Québec/Lévis au moment de la mise sur pied de la Société des traversiers du Québec. Les autres traverses furent intégrées graduellement jusqu'à la toute dernière, celle de l'Île aux Grues au début des années 1980.

L'analyse de la tarification nous a permis de constater des écarts importants entre les différentes traverses, certaines ayant une tarification maximum tandis que d'autres profitent d'une tarification beaucoup trop basse. Ces écarts sont le résultat d'un désir du Gouvernement d'obtenir une cohérence de la tarification pour des traverses similaires. Le Comité a constaté que cette orientation conduit à une iniquité sociale puisque les traverses n'ont pas toutes la même importance et que certaines sont beaucoup plus essentielles que d'autres. Une comparaison avec les tarifs des traverses canadiennes nous permet de nous prononcer sur le niveau relativement élevé de notre tarification. Il est à noter que l'analyse de la tarification a dû tenir compte du principe de la gratuité, qui fut mis en place pour la première fois en 1969 au lac Témiscouata et à Québec/Lévis, et qui a conduit à une gratuité universelle pour les traverses reliant les îles à la terre ferme en 1985.

Le Comité est d'accord pour reconnaître la nécessité d'accorder des privilèges à des groupes d'usagers en fonction du caractère essentiel de certains liens. Il note cependant que la mise en place de cette tarification et de cette gratuité n'est pas le résultat d'une politique globale, mais plutôt le résultat de gestes sporadiques correspondant à des besoins du moment qui n'ont pas été remis en cause.

Le contexte de restrictions budgétaires des années 1980, ainsi que les mesures de rationalisation qui ont suivi, ont engendré des coupures importantes au niveau du service. Il nous est apparu que ce type de rationalisation est le résultat d'une gestion à court terme puisque les compressions effectuées ont affecté le service dans une proportion beaucoup plus grande que les coûts.

L'analyse nous a permis de confirmer que certaines traverses sont beaucoup moins efficientes que d'autres, et que des subventions trop élevées ont été versées pour assurer certains liens.

Le Comité constate qu'environ 50% (9,9 M $) de la subvention versée pour l'ensemble des traverses par le Ministère est attribuable à la gratuité tandis qu'un montant de 6,1 M $ est nécessaire pour compenser une tarification qui ne couvre pas les coûts d'opération.

Il est anormal que la politique actuelle du Gouvernement amène le Ministère à subventionner 7,07 $ pour chaque véhicule transporté sur une distance de 1 kilomètre pour une traverse donnée, comparativement à 0,16 $ pour une autre traverse que le Comité considère comme étant plus prioritaire que la première.

Le Comité s'est penché également sur l'impact de l'aide gouvernementale basée sur l'équilibre budgétaire. Une implication possible du milieu fut également examinée dans le contexte où certaines traverses ont des impacts socio-économiques importants pour les localités riveraines.

RECOMMANDATIONS

Dans une période où le Gouvernement vise à mieux répondre aux besoins avec des ressources de plus en plus limitées, le Comité se devait de recommander une sérieuse remise en question de la politique actuelle qui a servi de base à l'établissement et au maintien de certains liens maritimes.

Dans cet esprit, le Comité recommande au Gouvernement de remettre en cause le principe actuel du financement tout en reconnaissant que des privilèges doivent être accordés à certains utilisateurs. Afin de mieux répondre aux besoins exprimés, le Comité recommande que le budget du transport maritime ne soit pas inférieur au niveau actuel qu'il considère comme étant miminum, tout en redistribuant l'enveloppe globale sur une base différente qui tiendrait compte des priorités que doit accorder le Gouvernement à chacune des traverses.

L'application de ces recommandations devra nécessiter du Gouvernement la mise en place d'une politique globale de financement qui tienne compte des caractéristiques des traverses et des priorités gouvernementales.

Dans sa réflexion, le Comité a retenu les facteurs d'influence suivants:

- exclusivité du lien;
- impact socio-économique de la traverse;
- caractère local, régional ou provincial de la traverse;
- potentiel d'intermodalité;
- permanence du lien.

Une planification à long terme devrait également être la base de toute réflexion ou action touchant des mesures de rationalisation.

De plus, le Comité recommande pour chaque traverse des mesures particulières qui seront de nature à mieux équilibrer le partage du budget global tout en maintenant un niveau de service acceptable.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

. Lettre de transmission au Ministre

PROPOS PRÉLIMINAIRES

. Avant-propos v
. Remerciements. vii
. Sommaire ix

CHAPITRE I - INTRODUCTION 1

1.1 Mandat du comité de travail 1
1.2 Composition du Comité 1
1.3 Schéma de travail 1
1.4 Fonction gouvernementale et programmes 4
1.5 Description générale du secteur 4

CHAPITRE II - SITUATION ACTUELLE 7

2.1 Généralités 7

2.1.1 Réglementation et tarification 7
2.1.2 Historique de la gratuité 8

2.2 Situation de chaque traverse 9

PAGE

CHAPITRE III - PROBLÉMATIQUE ET ANALYSE 17

3.1 Services et attentes 17
3.2 Politique tarifaire 45
3.3 Efficience 56
3.4 Financement 61

CHAPITRE IV - RECOMMANDATIONS 73

4.1 Recommandations d'ordre général 73
4.2 Recommandations particulières à chaque traverse 77

L I S T E D E S A N N E X E S

A- Liste des personnes consultées
B- Traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins
C- Informations statistiques et financières

CHAPITRE I

INTRODUCTION

1.1 MANDAT DU COMITÉ DE TRAVAIL

Le mandat général confié au Comité consistait à étudier "le rôle et l'importance des traverses maritimes, leur mode de tarification ainsi que la situation des régions isolées". Plus précisément, il s'agissait d'identifier par des moyens concrets la façon d'améliorer l'action du Ministère dans ce secteur, en tenant compte des préoccupations des citoyens et de celles des fonctionnaires chargés d'administrer le programme de transport maritime.

Pour ce faire, le Comité devait prendre connaissance de la perception qu'ont les citoyens de l'action du Ministère dans ce secteur. Par la suite, il devait identifier les moyens d'améliorer les services de façon à répondre plus adéquatement aux préoccupations des citoyens et de leurs représentants, tout en s'accommodant des budgets alloués et des cadres réglementaires établis.

1.2 COMPOSITION DU COMITÉ

Sous la présidence de madame Claire-Hélène Hovington, députée de Matane et whip adjointe du Gouvernement, le Comité était formé de Gilles Beaulieu, chef du Service de l'analyse financière, Paul-A. Blouin, chef du Service de l'exploitation de la Direction du transport maritime, Luc Castonguay, attaché politique du ministre des Transports et responsable du développement régional et André Lavergne, stagiaire.

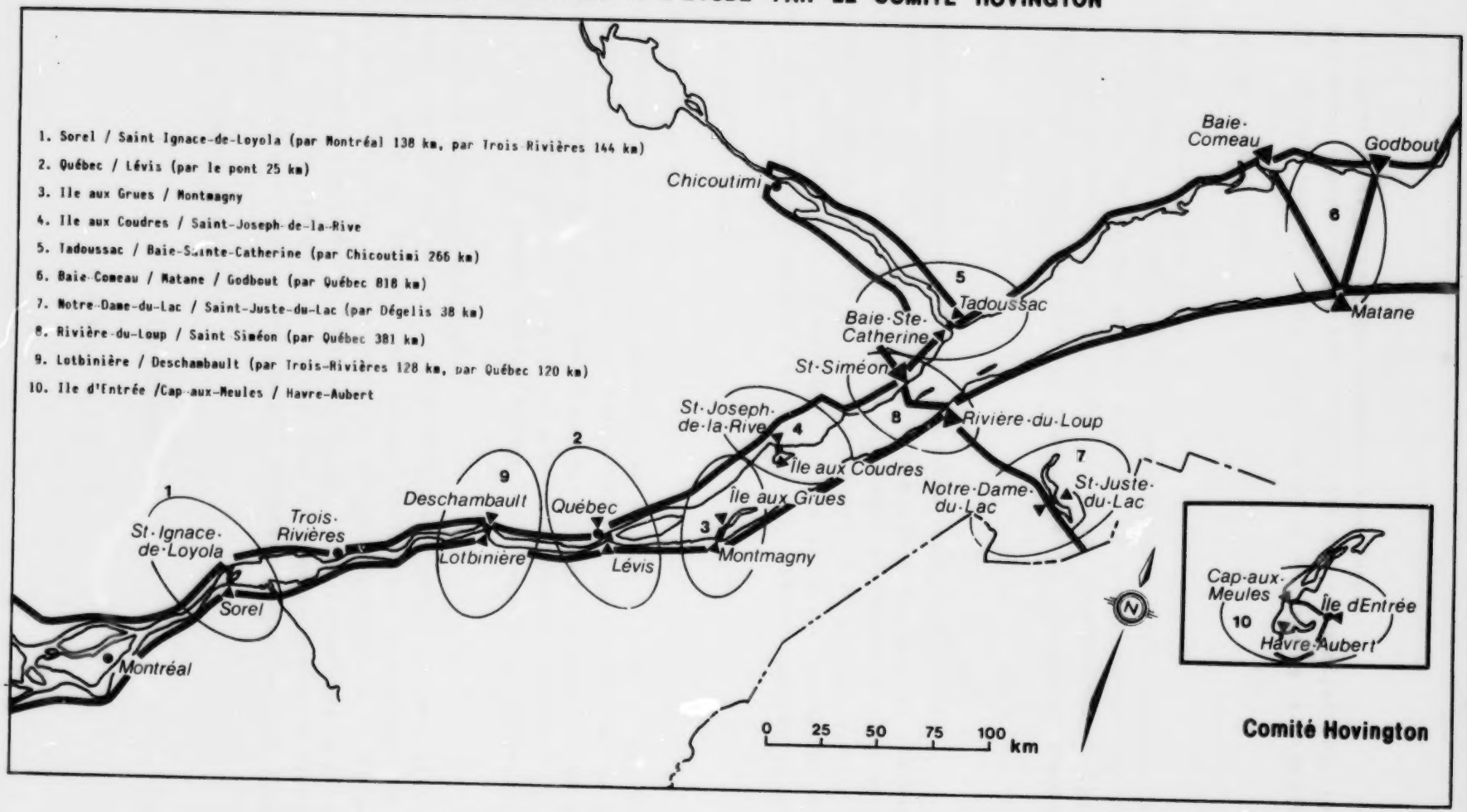
1.3 SCHÉMA DE TRAVAIL

À partir du mandat précité, le Comité devait, en tenant compte des ressources et des délais, délimiter le champ d'analyse. La démarche s'est déroulée en quatre étapes, à savoir la documentation, la consultation, l'analyse et enfin les recommandations. Voici quelques précisions sur chacun de ces éléments:

- Portée et objectifs

  Le Comité, avec l'accord du Ministre, s'est limité à l'étude des traverses subventionnées par le ministère des Transports, soit les six traverses de la Société des traversiers du Québec:

LOCALISATION DES TRAVERSES MARITIMES À L'ÉTUDE PAR LE COMITÉ HOVINGTON



- Québec/Lévis
- Matane/Baie-Comeau/Godbout
- Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive
- Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola
- Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine
- Île aux Grues/Montmagny

et quatre traverses gérées par le secteur privé:

- Île d'Entrée/Havre-Aubert/Cap-aux-Meules
- Rivière-du-Loup/Saint-Siméon
- Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac
- Lotbinière/Deschambault

À la demande du transporteur, une traverse non subventionnée, Trois-Pistoles/Les Escoumins, a été considérée et étudiée en annexe à ce rapport.

Pour ce qui est des objectifs, ils visent:

- Le service (qualité, quantité) versus les besoins de la population (besoins exprimés et normatifs);
- l'efficience de chaque traverse;
- la cohérence de la tarification;
- les modalités d'aide financière du Ministère.

. Documentation et consultation

La cueillette des informations s'est faite en deux étapes: celle des données statistiques et financières internes et disponibles à la Direction du transport maritime et celle effectuée auprès des usagers et des transporteurs. Ces données nous ont procuré les éléments nécessaires à la description de la situation actuelle et des paramètres d'analyse.

. Analyse

À la lumière des informations recueillies à l'étape précédente, nous nous sommes efforcés d'analyser les différents problèmes en rapport avec nos quatre objectifs. Cette analyse nous a permis de faire des constatations.

. Recommandations.

Nos recommandations sont de deux ordres:

a) Générales : Il s'agit de recommandations qui touchent à l'ensemble des traverses et aux personnes impliquées, ainsi qu'à la politique d'aide gouvernementale.

b) Particulières: Des améliorations spécifiques à chaque traverse sont suggérées. Ces dernières peuvent aller dans le sens d'un service accru ou moindre dans certains cas. Elles peuvent même amener la remise en cause de certaines traverses.

1 4 FONCTION GOUVERNEMENTALE ET PROGRAMMES

Le transport maritime est un élément du programme de transports maritime et aérien du ministère des Transports.

Plus spécifiquement, la Direction du transport maritime a le rôle d'assurer, par le biais d'interventions cohérentes (politiques, lois, règlements), le développement ordonné du transport maritime au Québec; elle doit également définir les critères d'aide aux entreprises exploitant des services de transport maritime subventionnés. Enfin, elle doit se préoccuper du développement de ce secteur, non seulement au niveau des services, mais aussi des infrastructures.

1.5 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU SECTEUR

En 1986-1987, le budget du Programme 7 - élément 1 - transport maritime est de 32,4 M $, soit le même que pour l'exercice précédent. Ces budgets comprennent non seulement l'aide financière aux traverses et dessertes subventionnées, mais aussi les dépenses de fonctionnement de la Direction du transport maritime ainsi que certaines dépenses d'immobilisation et d'entretien des infrastructures.

Si l'on s'en tient à 1985-1986, dernier exercice retenu pour notre analyse, la dépense totale fut de 36,0 M $, dépense supérieure au budget suite à des crédits additionnels. Cette dépense se partage comme suit, soit 0,8 M $ pour le fonctionnement de la Direction du transport maritime, 0,4 M $ en entretien de débarcadères, 3,0 M $ pour de nouvelles infrastructures et finalement 31,8 M $ en aide financière sous forme de

subventions. Cette aide financière se divise en trois parties: projets spéciaux 3,4 M $, dessertes maritimes 6,6 M $ et 21,8 M $ pour les traverses maritimes. À ces crédits, s'ajoute une somme de 0,9 M $, prise à même les crédits de l'exercice 1984-1985, pour un total de 22,7 M $.

Notre analyse financière impliquera donc une aide financière dite de dépenses de transfert totalisant 22,7 M $.

CHAPITRE II

SITUATION ACTUELLE

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Réglementation et tarification

On peut parler de deux éléments de réglementation en ce qui concerne la tarification des services de traversiers, soit l'Ordonnance générale sur le transport des passagers et de marchandises par eau (Ordonnance 3-N) et le "Règlement concernant certaines normes de taux et tarifs pour le transport par navire traversier" (Règlement 15).

Les principaux intéressés sont les transporteurs privés, la Société des traversiers du Québec, le ministère des Transports et la Commission des transports du Québec.

L'Ordonnance 3-N régit, en partie, le transport maritime intra-québécois. En conséquence, certains trafics n'y sont pas prévus et la Société des traversiers du Québec n'y est pas soumise.

Elle établit les catégories de permis et les conditions d'obtention.

La tarification du transport par traversiers et des services portuaires, incluant le remorquage, est soumise à la procédure de fixation des taux par la Commission des transports du Québec.

L'ordonnance prévoit la procédure de dépôt des tarifs (conformément au Règlement sur les tarifs, le taux et le coût et aux Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports). L'amendement intervenu en 1982 visait la conformité avec le règlement, les deux textes étant entrés en vigueur le 1er mars 1982.

Le Règlement 15, quant à lui, régit l'application de la gratuité depuis le 1er août 1973. Même si la gratuité est apparue dès 1969, ce n'est qu'en 1973, suite au Rapport Montambault (1971), qu'on a réuni dans un règlement spécifique toutes les dispositions se rapportant à la gestion de la gratuité. Ce règlement fut modifié plusieurs fois par la suite. Rappelons que ce règlement

fut adopté en vertu de la Loi sur les transports. La dernière modification majeure remonte à 1982 par le décret 1679-82, "Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier". Enfin, mentionnons que la décision du budget du printemps 1985 apporta de nouveaux éléments de gratuité. Actuellement ces éléments ne sont pas couverts par voie réglementaire.

2.1.2 Historique de la gratuité

Faire l'historique complet de la gratuité serait assez laborieux si on se réfère non seulement aux traverses concernées mais aussi aux modalités de gestion de la gratuité (résidents, cartes d'identification, vignettes, etc.). Notre historique sera bref:

- 1969 - Lac Témiscouata (piétons et véhicules), Québec/Lévis (piétons);

- 1970 - Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac (gratuité universelle);

- 1973 - Introduction du caractère essentiel de certains liens soit Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola (piétons, résidents du Québec), Île d'Entrée (piétons, résidents), Île aux Grues et Île aux Coudres (piétons, véhicules et résidents) et conséquemment gratuité avec carte d'identification et vignette;

- 1980 - Gratuité pour les bicyclettes pour les cinq traverses bénéficiant d'une forme de gratuité;

- 1982 - Application de modalités de gestion pour l'émission des vignettes et des cartes d'identification, et sur la notion de résident et insulaire. La tarification est réintroduite pour le lac Témiscouata;

- 1985 - Le discours du budget décrète la gratuité universelle pour l'Île aux Grues et l'Île aux Coudres de même que la gratuité de la carte d'identification pour les résidents du Québec et les usagers des traverses Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

Enfin, au cours de cette période, on note des augmentations du prix de la vignette et de la carte d'identification qui a varié de 1,00 $ à vie à 7,00 $ annuellement, là où elles s'appliquaient.

2.2 SITUATION DE CHAQUE TRAVERSE

Notre objectif est d'informer le lecteur sur la situation de chaque traverse en fonction de quatre éléments: le service, les infrastructures, l'achalandage et le financement. Il ne s'agit pas de répéter toute l'information contenue aux annexes statistiques et financières, ni de commencer l'analyse qui sera développée au chapitre suivant. Pour chaque traverse, on a utilisé l'annexe C-1- principales caractéristiques des services de traversiers, l'annexe C-2- tableaux des traverses subventionnées et l'annexe C-3 caractéristiques financières et d'achalandage des traverses subventionnées.

Nous traiterons successivement des six traverses opérées par la Société des traversiers du Québec et des quatre traverses privées à l'étude.

2.2.1 Québec/Lévis

La Société des traversiers du Québec assure le service toute l'année, 24 heures par jour, à raison de 72 traversées quotidiennes. Deux traversiers, le "Lomer-Gouin" et le "Alphonse-Desjardins", effectuent ce trajet d'une distance d'un kilomètre.

Les appontements de Québec et Lévis relèvent de la S.T.Q. La gare de Québec fut construite en 1978. À Lévis, on utilise la gare intermodale qui est la propriété de Via Rail au moyen d'une passerelle aérienne, qui appartient à la Société des traversiers du Québec.

Avec plus de 1,7 M de passagers en 1985-1986, cette traverse connaît le plus fort achalandage parmi les dix traverses à l'étude. On ne peut cependant pas parler de croissance puisque 1,9 M de passagers ont été transportés en 1984-85. Même si elle est la deuxième en importance avec plus de 330 000 unités, on note une diminution de 100 000 unités par rapport à 1979-1980. On peut affirmer que ce lien s'apparente de plus en plus au transport en commun. Durant la période estivale (juin à août inclusivement), on note une augmentation du trafic. Celle-ci représente environ 38% du trafic global.

À cause de ses coûts d'opération relativement élevés, 6,1 M $ en 1985-1986 et des revenus de l'ordre de 1,2 M $ qui sont limités à cause de la gratuité, la traverse Québec/Lévis reçoit une subvention totalisant 5 M $. Son niveau d'autofinancement étant de 19%, elle est la traverse la plus fortement subventionnée.

2.2.2 Matane/Baie-Comeau/Godbout

Acquise en 1976, cette traverse est la plus longue avec des distances moyennes de cinquante-quatre kilomètres. Avec le traversier "Camille-Marcoux", le service est assuré toute l'année, à raison de 2 à 4 traversées par jour selon les saisons.

À Matane et à Godbout, le Ministère est propriétaire des infrastructures portuaires (terminal routier), contrairement à Baie-Comeau où seule la rampe lui appartient. À ces trois endroits, on possède une gare fluviale.

L'achalandage de cette traverse, autant au point de vue véhicules que passagers, démontre une baisse notable depuis le début des années 1980. Pour les utilisateurs, le lien demeure essentiel mais le nombre des passagers est passé de 270 000 à 210 000 de 1979-1980 à 1985-1986. Pour les véhicules, les chiffres respectifs sont de 94 000 et 73 000. La crise économique sur la Côte-Nord et le retrait du navire d'appoint "Sieurs-D'Amours", à l'automne 1982, ne sont sûrement pas étrangers à ce phénomène.

Notons que la période de pointe monopolise quelque 49 % du trafic total annuel.

Si, avec des coûts d'opérations de 6,7 M $, cette traverse s'apparente à celle de Québec/Lévis, il en va tout autrement pour les revenus. Ces derniers, au montant de 4,1 M $ en 1985-1986, permettent d'atteindre un niveau d'autofinancement de 62 %, soit le plus élevé de toutes les traverses gérées par la S.T.Q. Depuis 1980-1981, ce niveau a varié et a été rétabli par une augmentation de la tarification.

2.2.3 Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive

Acquise par la S.T.Q. en 1976-1977, la traversée d'une distance de 3,7 km est assurée par deux navires, le "Joseph-Savard" et le

"Trois-Rivières", ce dernier comme unité d'appoint. Le service annuel varie selon les saisons et selon les heures de pointe.

Les infrastructures portuaires, incluant les rampes, appartiennent au gouvernement fédéral. Ce dernier a construit de nouvelles rampes au cours des dernières années. L'utilisation des anciennes est encore possible lorsque cela est nécessaire.

Depuis l'année dernière, on note une forte augmentation de l'achalandage avec près de 440 000 passagers et 180 000 véhicules. Cette augmentation est causée par l'introduction de la gratuité universelle et par la mise en service d'un navire d'appoint pour la saison estivale. Il ne faut pas oublier non plus la popularité grandissante de l'Île aux Coudres au point de vue touristique.

On ne peut parler d'autofinancement dans un contexte de gratuité universelle, ce qui est le cas depuis le printemps 1985. Les coûts d'opérations augmentent de façon constante et atteignent 2,3 M $. La mise en service d'un nouveau navire, plus lourd et plus performant, à l'automne de 1985, accélérera cette croissance des coûts d'opérations.

Parmi les traverses annuelles, la traverse Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive dessert la plus grande partie de son trafic annuel, soit 61%, au cours de la période estivale.

2.2.4 Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola

Sous la responsabilité de la S.T.Q. depuis 1978, le service est assuré par le "Catherine-Legardeur", à raison de 48 traversées par jour, sur une distance de 1,6 kilomètre. En période estivale, le "Lucien-L." est utilisé comme navire d'appoint.

Les infrastructures sont propriété fédérale à l'exception de la rampe de Sorel. En ce qui concerne les gares, celle de Sorel vient d'être complétée et le cas de la traverse de Saint-Ignace-de-Loyola est à l'étude en vue de la réfection de son quai, de sa gare, de sa rampe et de son stationnement.

Cette dernière peut être qualifiée de traverse pour véhicules avec 303 669 unités versus 661 837 passagers. Elle est donc plus orientée vers le transport de véhicules que celle de Québec/Lévis. Depuis sept ans, on note des variations annuelles, dont celles

de 1985-1986, suite à la mise en service d'un nouveau navire. Toutefois, dans l'ensemble, on peut dire qu'au niveau des véhicules, cette traverse a le même volume qu'en 1979-1980 et qu'elle a connu une diminution au niveau des passagers. Le nombre de traversées, quant à lui, a diminué suite à des mesures de rationalisation.

Si la traverse Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola s'apparente à celle de Québec/Lévis (par sa distance, sa tarification, sa gratuité pour les piétons), on ne peut faire de comparaison au niveau du financement et des équipements. Avec des revenus de 1,1 M $ versus des coûts d'opérations de 2,1 M $, son niveau d'autofinancement est de 53 % comparativement à 19 % pour Québec/Lévis. Cela s'explique par le trafic payant. En effet, les tarifs étant les mêmes dans les deux cas, le nombre de traversées est inférieur de 10 000 dans le cas de Sorel.

La traverse Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, qui opère sur une base annuelle, est celle dont la pointe de trafic estival représente le plus faible pourcentage, soit 36 %.

2.2.5 Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac

Ce service est assuré par deux navires, le "Armand-Imbeau" et le "Jos-Deschênes", vingt-quatre heures par jour, et la fréquence des traversées est selon la demande. Avant son intégration à la S.T.Q. en 1980-1981, cette traverse, opérée par une filiale du Groupe Clarke, bénéficiait d'un contrat annuel avec le ministère des Transports.

Les débarcadères (quais et rampes) ont été refaits par le gouvernement québécois qui est seul responsable de cette traverse, tout comme celle de Québec/Lévis. Mentionnons le double système de rampes d'embarquement, unique en son genre, qui assure une plus grande fiabilité du service.

La traverse Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac est la deuxième en importance avec plus d'un million de passagers en 1985-1986. Pour les véhicules, elle est la première avec plus de 430 000 unités. En comparaison avec la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout, on peut observer un effet de substitution au détriment de celle-ci au cours des dernières années.

La période de pointe représente 47 % de l'ensemble du trafic annuel.

En raison de la gratuité universelle, les dépenses d'opérations de près de 4 M $ sont subventionnées à 100%. Elles ont connu une hausse de 2 M $ attribuable en partie à la mise en service de nouveaux navires aux cours de 1980.

2.2.6 Île aux Grues/Montmagny

Cette traverse a plusieurs particularités. En plus d'être opérée sur une base saisonnière, elle est la seule de la S.T.Q. à être donnée à contrat à l'entreprise privée. De plus, à cause des infrastructures inadéquates, elle est soumise aux conditions de la marée. Le service, sur une distance de 7,8 kilomètres, est assuré par le "Grues-des-Îles", propriété du gouvernement du Québec. Durant l'hiver, la communication avec la terre ferme est assurée par voie aérienne en vertu d'un contrat avec le ministère des Transports.

Pour ce qui est des infrastructures de propriété fédérale, elles sont peu compatibles avec le navire qui est de type "roll on, roll off".

L'achalandage est en hausse constante depuis 1979-1980. On constate deux hausses importantes, soit pour 1981-1982, année de la mise en service d'un nouveau navire, et pour 1985-1986, avec l'avènement de la gratuité universelle. Le nombre de traversées étant à un seuil minimum à cause de la contrainte des marées, aucune rationalisation n'a pu être faite comme partout ailleurs.

En raison de la gratuité universelle, le degré d'autofinancement est nul depuis 1985-1986. Les coûts d'opérations sont passés de 124 343 $ à 378 374 $ à cause de la mise en service d'un nouveau traversier en 1981-1982. Parmi les traverses saisonnières, la traverse Île-aux-Grues/Montmagny est celle dont la pointe estivale est la moins élevée avec 51 % du trafic annuel.

2.2.7 Île d'Entrée/Havre-Aubert/Cap-aux-Meules

Pour relier les résidents de l'Île d'Entrée à l'archipel principal des Îles de la Madeleine, on a recours à l'entreprise Pêche et Transports Renaud inc. Cette firme, avec le traversier "Gertrude-

Béatrice", assure un service de passagers huit mois par année. Tout comme pour l'Île aux Grues, l'Île d'Entrée est reliée aux Îles de la Madeleine par avion en hiver, en vertu d'un contrat avec le ministère des Transports du Québec.

Les infrastructures se limitent à l'utilisation de quais qui appartiennent au gouvernement fédéral.

L'achalandage se limite aux passagers, à leurs bagages et à un peu de marchandise générale. Ce dernier est en progression depuis 1980-1981, passant de 1 789 à 2 946 usagers. Le nombre de traversées est stable au cours de la période.

Le service est gratuit pour les résidents de l'île. Les revenus sont donc marginaux en relation avec les coûts d'opération, soit 3 109 $ versus 55 481 $. L'écart est comblé par subvention. Mentionnons que ce service ne bénéficie pas de la gratuité universelle.

Le trafic de la période estivale représente 60 % du trafic total.

2.2.8 Rivière-du-Loup/Saint-Siméon

Cette dernière est la plus importante des traverses privées. Elle est saisonnière (avril à janvier) et effectue de 4 à 14 traversées par jour selon la période. D'une distance de 25,6 kilomètres, la traversée est assurée principalement par le "Trans-Saint-Laurent", secondé par le "Radisson" qui est affrété de la S.T.Q. pour la période estivale. Il est intéressant de mentionner que c'est la seule traverse qui offre à son bord des services de restauration, de bar, de garderie, etc.

Les infrastructures portuaires (les quais et les rampes) sont de propriété fédérale. Si Rivière-du-Loup possède une gare fluviale récente, Saint-Siméon ne bénéficie pas d'un tel équipement.

On note une certaine stabilité dans l'achalandage, plus particulièrement celui des véhicules, avec 67 000 unités en 1985-1986. Pour ce qui est des passagers, on note une faible baisse depuis 1979-1980, pour se situer à près de 170 000 passagers pour le présent exercice.

La traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon est la traverse à caractère saisonnier où le trafic de la période estivale constitue le plus fort pourcentage du trafic global, soit 69 %.

Avec des revenus de 2,2 M $ et des dépenses d'opération de 2,6 M $, la subvention est de 0,4 M $ pour un niveau d'autofinancement de 87 % en ce qui a trait à l'exploitation. Au chapitre de la rentabilité, elle est sans contredit la première. Le fort achalandage estival et le dynamisme de l'entreprise, sur le plan des services à la clientèle, contribuent à ce fait.

2.2.9 Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac

Opérée par le Syndicat coopératif de la traverse de Saint-Juste-du-Lac, cette traverse, d'une distance de 1,0 kilomètre, permet de relier Saint-Juste à Notre-Dame-du-Lac sans contourner le lac Témiscouata.

Les infrastructures appartiennent au gouvernement fédéral.

Le service est saisonnier (début mai - fin octobre) et est assuré par un traversier de type bac, le "Corégone", appartenant au ministère des Transports du Québec. Durant l'hiver, la circulation se fait sur un pont de glace.

La fréquentation des véhicules et des passagers est en constante régression. Elle a connu une baisse de cinquante pour cent depuis 1981-1982. En 1985-1986, on a transporté 58 431 passagers et 27 673 véhicules. La principale cause de cette baisse est la réintroduction de la tarification en 1982-1983.

Elle avait des revenus de 44 662 $ pour des dépenses de 341 139 $ en 1985-1986. Le Ministère subventionne cette traverse à 87 %, c'est-à-dire une aide de près de 0,3 M $.

2.2.10 Lotbinière/Deschambault

La Lotbinière/Deschambault Ferry inc. est une entreprise familiale qui opère le "Traverse Lotbinière II" sur une distance de 2,2 kilomètres.

Les infrastructures sont rudimentaires. Du côté de Lotbinière, le quai appartient au gouvernement fédéral, tandis qu'à Deschambault

il s'agit d'une dalle construite par le ministère des Transports. En plus du manque de profondeur des chenaux d'accès aux débarcadères, ces installations génèrent de sérieuses contraintes d'opération.

Compte tenu de la période d'opération qui dure de mai à octobre et des contraintes de marée, le volume est assez restreint avec 6 628 passagers et 3 106 véhicules. Ce lien de nature commerciale surtout ne dessert que certaines industries de la rive nord du fleuve.

Des revenus modestes de 33 381 $ et des dépenses de 57 591 $ en 1985-1986 nécessitent une aide financière du Ministère de 20 260 S, pour un autofinancement de 65 %.

La pointe de trafic au cours de la période estivale représente 71 % du trafic annuel, c'est-à-dire l'un des deux pourcentages les plus élevés en matière de traverses privées.

CHAPITRE III

PROBLÉMATIQUE ET ANALYSE

3.1 SERVICES ET ATTENTES

L'une des deux sources d'information utilisées pour analyser le service fut la consultation de la population et des transporteurs. Pour chaque traverse, on donne un résumé de cette démarche et des commentaires sont ajoutés en rapport avec les initiatives du ministère des Transports et de Transports Canada, ainsi que les positions du Ministère face à ces diverses demandes. On retrouvera à l'annexe A la liste des personnes et organismes consultés.

3.1.1 La traverse Québec/Lévis

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Ce dernier doit être maintenu et amélioré. Le maintien du transport des véhicules est particulièrement important pour les intervenants de la rive-sud;

- améliorer la restauration;

- intégrer la traverse au transport en commun des deux rives, en utilisant le ticket d'autobus, par exemple. De plus, cela pourrait diminuer la congestion causée par les voitures en attente sur les deux rives. Par ailleurs, certaines personnes considèrent que la vocation de cette traverse en est une de transport de piétons et que le service devrait être orienté dans cette direction. On mentionne le "Sea-Bus" de Vancouver;

- faire connaître le service, car il est très fiable, et éviter de le réduire en soirée puisque cela nuit au tourisme;

- améliorer les relations entre la direction de la Société des traversiers et ses employés et entre les usagers et l'équipage. Mise en place d'un comité de concertation entre la Société, les employés et les autorités municipales;

- obliger les usagers à descendre sur l'autre rive afin qu'ils paient les deux passages;

- favoriser l'application de la gratuité.

Au niveau de la tarification:

- Conserver la gratuité;

- considérer le service comme le prolongement de la route et non de l'autobus. Établir une gratuité dans cette perspective. Envisager l'établissement d'un tarif pour une amélioration du service. Éliminer, si possible, la gratuité des cartes d'identification;

Au niveau de la signalisation:

- Apporter une sérieuse amélioration.

Au niveau de la participation financière:

- Faire participer les intéressés à cette réorientation, à l'exclusion des appuis financiers.

Les attentes du transporteur

Au niveau du service:

- Modifier possiblement la vocation de la traverse Québec/Lévis et examiner différents modes alternatifs de desserte tels que téléphérique, "Sea-Bus", etc. De plus, l'intégration aux transports en commun devrait être favorisée. La prudence s'impose dans le contexte où on prévoit la saturation des deux ponts en l'an 2000.

Au niveau de la tarification:

- Limiter la publicité sur la tarification. La traverse apporte actuellement certains revenus en dépit de la gratuité.

Au niveau de la signalisation:

- L'améliorer pour toutes les traverses.

  Ceci relevant du Ministère, on souhaite qu'il fasse diligence dans ce dossier.

Commentaires

La Société a construit une nouvelle gare fluviale à Québec, pour un montant de 794 000 $, en 1978-1979. Sur la rive-sud, elle a passé une entente avec Via Rail pour utiliser la gare de passagers. Elle a construit une passerelle aérienne entre la gare et la rampe d'embarquement, en 1983-1984, au montant de 1 245 000 $.

La question de la réorientation du service de traverse a fait l'objet de nombreuses discussions. Certains considèrent qu'il doit être maintenu et amélioré. D'autres disent qu'il doit être intégré aux services de transport en commun sur les deux rives. Certains consentiraient à payer un peu plus pour améliorer le tout. L'opérateur croit possible de réorienter la vocation de ce service. Il est donc évident que l'on doit se pencher sur le problème.

3.1.2 La traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Les critiques sont les suivantes: système de réservations déficient; manque de services à bord: restaurants, distributrices, bar; horaire inconnu; mauvais système d'embarquement et de débarquement; pas de rangement pour les valises; absence de communication entre la S.T.Q. et les autorités locales; fréquences inadéquates; attentes parfois très longues pour monter sur le traversier (fuite des touristes); pas de service d'accueil sur le navire; embarquement difficile pour les handicapés (problème également de services sanitaires); pourquoi ne pas associer COGEMA au service; les gens amènent trop de boisson à bord (beaucoup de personnes en état d'ébriété, car il n'y a pas de surveillance sur le navire); pas de kiosque d'information touristique à Matane, etc.

Au niveau des infrastructures:

- Ouvrir les salles d'attente la nuit;

- améliorer la restauration sur les quais;

- améliorer les services à Baie-Comeau;

- installer un kiosque d'information touristique à Matane;

- utiliser la passerelle des piétons à Matane pour la sécurité;

- rendre publiques les démarches du ministère des Transports entreprises auprès des autorités fédérales pour se porter acquéreur des infrastructures portuaires et terrestres de Baie-Comeau en ce qui concerne la partie utilisée par le traversier;

- rendre publiques les démarches du ministère des Transports relativement à ses projets d'investissements à Baie-Comeau, dans le but d'améliorer les infrastructures terrestres.

Au niveau de la tarification:

- On émet diverses opinions sur la tarification: pourquoi doit-on payer sur certaines traverses alors qu'à certains endroits ce service est gratuit. En effet, le trafic touristique est détourné vers Rivière-du-Loup à cause de la différence de prix. Notre traverse est celle dont l'autofinancement est le plus important parmi les traverses de la Société: pourquoi payer pour les déficits des autres; l'ancien gouvernement avait promis la gratuité; les tarifs pour les camions sont trop élevés; pourquoi pas une tarification à Tadoussac; les coûts prohibitifs de cette traverse nuisent à l'économie des deux rives; on souhaite l'instauration d'un tarif familial; il devrait y avoir seulement un taux fixe pour les automobiles; les étudiants devraient avoir la gratuité totale car ils sont obligés d'aller sur la rive-sud pour leurs études; pourquoi fait-on payer les motocyclistes? Somme toute, la tarification constitue le problème majeur pour les utilisateurs. Elle est trop importante et ne comporte aucune modalité de réduction, elle nuit au tourisme, à l'économie des deux rives et amortit les déficits des autres traverses. Il faut donc la revoir

complètement pour avoir une meilleure équité sociale, sans préoccupation d'autofinancement. Il faut cesser d'inclure dans les coûts opérationnels les immobilisations réalisées pour fixer les tarifs et donner des services gratuits. La Société devrait décréter un moratoire de trois ans dans l'application de ses tarifs actuels.

Au niveau de la participation financière:

- Les municipalités n'ont pas les moyens financiers d'éponger les déficits de la S.T.Q. sur le service. Cependant, elles seraient prêtes à participer à l'entretien des infrastructures, des stationnements, etc.

Les attentes du transporteur

La Société a fait valoir les points suivants:

- Effectue des voyages supplémentaires. Le fait d'avoir à se présenter une heure avant le départ lui apparaît normal (exemple: avion de ligne). C'est important pour le classement des charges;

- améliore les passerelles à Matane, à Baie-Comeau et à Godbout;

- considère difficile l'installation des casiers sur les navires à cause de problèmes de sécurité;

- souhaite régler le problème des handicapés mais considère qu'elle n'a pas les moyens de faire plus;

- n'est pas tenue de fournir des services accessoires (kiosques d'information, etc.);

- n'a aucun pouvoir en ce qui concerne la tarification. Cependant, elle souhaite des augmentations substantielles de tarifs. Elle préfère toutefois attendre, suite à plusieurs refus;

- est en faveur de la gratuité si celle-ci est répartie sur une période de 5 ans;

- souhaite voir diminuer les exigences de la Garde côtière.

Commentaires

Compte tenu de ce qui a été dit auparavant, il semble évident que le service entre Matane/Baie-Comeau/Godbout nécessite une révision importante de la part de la Société. Il est certain qu'elle ne pourra satisfaire à toutes les remarques ou attentes du milieu (par exemple, la question des handicapés).

Les salles d'attente sont fermées la nuit parce qu'il n'y a pas de service à ce moment de la journée. Leur ouverture nécessiterait probablement la présence de gardiens, c'est-à-dire une nouvelle dépense pour l'opérateur. Il est à prévoir que ces endroits deviendraient des lieux de rassemblement avec tous les inconvénients que cela peut entraîner. Comme il y a déjà du vandalisme durant la journée, on peut se poser des questions sur ce qui pourrait se passer la nuit.

Le problème de la restauration sur les deux rives et sur le navire semble important pour ce service car, aux dires des utilisateurs, elle est inadéquate. Il y a donc lieu d'apporter des correctifs, car il est anormal que la plus longue traverse au Québec, qui est d'ailleurs associée à des attentes parfois longues, soit mal équipée. En vertu des ententes avec le Ministère, c'est l'opérateur qui a la responsabilité des services de restauration dans les gares. La Société souhaite améliorer la situation mais elle éprouve des difficultés, à cause de problèmes de juridiction terrestre à Matane et à Baie-Comeau, et également des conventions collectives.

À Baie-Comeau, les services terrestres sont plus déficients qu'aux deux autres débarcadères, notamment au niveau de la gare. Cependant, le Ministère discute avec Transports Canada de la reconstruction du quai et du débarcadère sur un autre site. Un projet estimé entre 7 et 12 M $. Le tout serait construit par le fédéral et transféré au Québec par la suite. La gare actuelle appartenant au Québec ne pourra plus être utilisée et devra être relocalisée sur le nouveau débarcadère. Ce projet est présentement à l'étude.

Lors de la construction du débarcadère de Matane, une passerelle pour piétons a été aménagée. Cependant, elle fut endommagée dès la première année d'opération du "Camille-Marcoux" et n'a jamais été réparée et est demeurée inutilisée par la suite. L'une des

raisons qui explique cela est le fait qu'il n'existe pas de passerelles à Baie-Comeau et à Godbout. Comme la passerelle de Matane donne accès au pont supérieur, les piétons doivent descendre les escaliers du navire avec leurs bagages car ils quittent le navire par le pont des véhicules. Cela est très incommodant à cause de la pente accentuée de ces escaliers. Puisqu'il n'y a pas de passerelle sur la rive nord, on préfère donc ignorer la passerelle de Matane. Monter ou descendre du navire par la même voie que les véhicules pose un problème de sécurité. Régulariser la situation coûterait très cher mais il serait normal que cela soit fait. C'est une responsabilité du Ministère, du moins au niveau des gares.

En ce qui concerne la tarification, les intéressés considèrent qu'ils ne sont pas traités équitablement par rapport à ceux des autres traverses provinciales. Ils jugent important que le Ministère se penche sur cette question, en considérant, d'une façon spéciale, la traverse de Matane/Baie-Comeau/Godbout.

La participation financière des municipalités à certaines activités de la traverse serait la bienvenue, mais elle ne peut que demeurer minimale si l'on en juge par les réflexions du milieu.

Quant aux interventions de la Société, mentionnons:

- Qu'il est normal de se présenter une heure avant le départ, vue l'importance de la répartition des charges;

- que l'on peut s'interroger sur la raison invoquée par la Société pour ne pas mettre des casiers à la disposition des usagers, à savoir la sécurité;

- qu'il serait assez coûteux pour la Société d'adapter le "Camille-Marcoux" aux besoins des handicapés. Par contre, cela serait moins coûteux pour les gares fluviales, qui sont la responsabilité du Ministère;

- que, même si ce n'est pas le mandat de la Société, un effort pourrait être fait afin d'aider les deux régions concernées en ce qui a trait aux kiosques d'information sur le navire et sur la terre ferme;

- qu'il est vrai que la Société a peu à dire concernant la tarification et la gratuité. La concertation entre le Ministère et cette dernière devrait être plus importante;

- que des démarches pourraient être entreprises auprès de la Garde côtière pour minimiser l'impact de sa réglementation au cours de certaines périodes;

- sur un autre plan, le Ministère et les autorités du traversier-rail sont actuellement à faire des travaux afin de rendre polyvalentes les deux rampes ferroviaires de Matane et de Baie-Comeau. Les travaux, dont les coûts sont estimés à 66 000 $, devraient être complétés en 1986-1987;

- enfin, notons que le Ministère fera exécuter, au cours de l'exercice 1987-1988, des travaux au débarcadère de Godbout relativement à la protection des contrôles électriques et à une modification de sa structure de façon à faciliter son inspection et son entretien. Le montant est évalué à 55 000 $.

3.1.3 La traverse Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Installer les rampettes d'embarquement et de débarquement sur les navires plutôt que sur les débarcadères, car cela faciliterait les manoeuvres par mauvais temps;

- utiliser le navire principal ("Joseph-Savard") selon la puissance de ses moteurs tout en minimisant les risques de bris des quais;

- accroître le nombre de traversées lorsqu'il y a attente;

- effectuer une traversée de nuit, si nécessaire, même si cela devait exiger une tarification;

- réaménager les horaires afin de mieux desservir la population en soirée et au cours de l'automne;

- instaurer un système de réservations;

- améliorer les relations entre les représentants des utilisateurs et la Société;

- inciter l'opérateur à collaborer sur le plan de l'information touristique.

Au niveau de la tarification:

- Maintenir la gratuité bien que l'on remette en question celle de la traverse Québec/Lévis.

Au niveau de la participation financière:

- Possibilité de participation financière des municipalités à l'entretien d'une gare fluviale et au maintien d'un service minimum de restauration;

- possibilité de l'opération du service par les résidents de l'île en vue d'une rentabilité maximale.

Les attentes du transporteur

- Aucune attente particulière du transporteur.

Commentaires

La Société des traversiers a mis en service, au cours de l'automne 1985, un nouveau traversier, le "Joseph-Savard", au coût de 14,3 M $.

En ce qui concerne les rampettes, ce problème devrait être discuté avec l'opérateur. En principe, cela est possible mais ne solutionnerait probablement pas complètement la difficulté d'embarquement et de débarquement.

Le gouvernement fédéral a construit de nouvelles rampes à Saint-Joseph-de-la-Rive et à l'Île aux Coudres au cours des dernières années. Actuellement, il procède à la réfection de la face Est du quai de Saint-Joseph-de-la-Rive.

Les résidents de l'Île aux Coudres laissent entendre que la gratuité instaurée en 1985 n'a pas eu l'impact prévu.

3.1.4 La traverse Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Une diffusion plus adéquate des horaires;
- des horaires mieux équilibrés;
- une meilleure diffusion des modalités d'application de la gratuité;
- une augmentation des traversées lorsqu'il y a attente;
- une durée de traversée réduite au minimum;
- la collaboration des municipalités (elles y sont prêtes) à l'amélioration des kiosques d'information (en fournissant du personnel).

Au niveau des infrastructures:

- Une amélioration de la salle d'attente de Saint-Ignace-de-Loyola;
- l'amélioration de l'embarquement et du débarquement sur le navire;
- l'installation de vitres pare-balles aux guichets des billetteries pour des raisons de sécurité.

Au niveau de la tarification:

- La remise en vigueur d'une tarification pour les passagers, sauf pour les travailleurs, si le système actuel de gratuité est trop complexe à appliquer;
- une tarification plus élevée pour les véhicules si l'on maintient deux navires en opération.

Au niveau de la signalisation:

- Une signalisation adéquate sur les deux rives.

Au niveau de la participation financière:

- La collaboration des municipalités concernées (elles y sont prêtes) pour l'amélioration du service (sans participation financière toutefois).

Les attentes du transporteur

- La Société n'a manifesté aucune attente particulière.

Commentaires

Le ministère des Transports vient de compléter une nouvelle gare fluviale à Sorel (exercice 1986-1987) au coût de 152 000 $.

À Saint-Ignace-de-Loyola, il s'apprête à réaménager complètement l'aire de stationnement, un projet évalué à 1 M $ (1984-1985). Une nouvelle gare fluviale est prévue dans ce réaménagement.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral effectuera une réfection importante du quai de Saint-Ignace-de-Loyola. Les travaux sont prévus pour l'exercice 1988-1989.

3.1.5 La traverse Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Maintenir deux navires en opération durant toute l'année;
- maintenir un service régulier;
- ajuster l'horaire à la demande;
- améliorer les opérations des navires en laissant descendre les automobiles avant les camions pour ne pas retarder le trafic terrestre.

Au niveau des infrastructures:

- Augmenter la sécurité aux abords des quais;

- construire des salles d'attente et assurer les services essentiels aux deux quais;

- construire un "lit d'arrêt" près des débarcadères.

Au niveau de la tarification:

- Maintenir la gratuité universelle (certaines municipalités sont dissidentes cependant).

Au niveau de la participation financière:

- Participation possible des municipalités à l'entretien et au maintien de la sécurité dans les édifices, sur le quai, etc.

Les attentes du transporteur

- La Société n'a manifesté aucune attente particulière.

Commentaires

Au cours des années 1981-1982 et 1984-1985, le gouvernement du Québec a construit deux nouvelles rampes, l'une à Baie-Sainte-Catherine et l'autre à Tadoussac, pour un montant de 11,5 M $. Ces nouvelles infrastructures ont remplacé celles de Transports Canada, devenues désuètes.

En 1980, la Société des traversiers a mis en service deux nouveaux traversiers d'une capacité de 55 véhicules chacun. Ils ont remplacé le "Charlevoix", le "Saguenay" et le "Pierre-de-Saurel", qui prenaient de l'âge et ont coûté 5 M $ chacun. Cela constitue une amélioration majeure de la flotte.

Concernant les salles d'attente, celle de Tadoussac est entièrement aménagée et Baie-Sainte-Catherine sera dotée d'une salle d'attente d'ici la fin de 1986.

3.1.6 La traverse Île aux Grues/Montmagny

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Consulter les utilisateurs concernant l'horaire du service;

- prolonger les périodes d'attente sur l'île au-delà d'une heure afin que les marchands, visiteurs, ou autres puissent vaquer normalement à leurs occupations;

- aménager l'horaire de sorte que les non-résidents puissent quitter l'île dans un délai raisonnable;

- indiquer sur l'horaire que des périodes d'attente sur l'île sont prévues pour l'approvisionnement des insulaires;

- augmenter le nombre de traversées aux deux marées les fins de semaines et durant les mois de juillet et août, en dépit de l'heure tardive;

- respecter la sécurité, la régularité, la fréquence et la durée des traversées.

Au niveau des infrastructures:

- Réfection des quais, creusage du chenal à Montmagny et, à plus long terme, aménagement d'un quai en eau profonde sur le site de pointe Saint-Thomas, à Montmagny;

- construction de haltes d'attente avec stationnement aux deux quais;

- traçage de lignes sur les quais pour indiquer l'emplacement de la file d'attente;

- possibilité d'annoncer sur le navire et les infrastructures les services offerts aux touristes sur l'île.

Au niveau de la tarification:

- Abolition de la gratuité universelle. Possibilité d'un ticket modérateur pour le touriste et tarif minimum à payer pour les automobilistes.

Au niveau de la signalisation:

- L'améliorer, autant sur la route 20 que sur l'ancienne route.

Au niveau de la participation financière:

- Aucune participation financière de la part des citoyens de l'Île aux Grues;

- aucune participation financière de la part des citoyens de Montmagny, lesquels ont déjà contribué, à l'été 1985, à la location d'un terrain de stationnement sur lequel on distribuait de l'information.

Les attentes du transporteur

- Ce dernier a consulté les insulaires lors de l'organisation générale du service.

Commentaires

Le ministère des Transports a fait construire, au coût de 3,8 M $, le traversier "Grues-des-Îles" en 1980-1981. Cela a grandement amélioré le service. La capacité est passée de 14 à 26 véhicules. Cela n'a pas accru le nombre de traversées.

Le gouvernement fédéral a effectué une réfection importante au quai de Montmagny en 1977-1978, pour une somme de 1 M $. Cependant, il est encore en plus ou moins bon état.

Il a complètement renconstruit le débarcadère de l'Île aux Grues en 1982-1983, au coût de 7 M $.

On demande, à court terme, une réfection des deux quais par Ottawa. Pour le Ministère, cela paraît plus ou moins réaliste compte tenu de ce qui a été fait précédemment. Quant au draguage du chenal de Montmagny, il s'agit d'une opération fort coûteuse

étant donné sa longueur (environ un kilomètre) et qu'il est perpendiculaire au chenal principal, ce qui nécessiterait probablement un entretien plus ou moins fréquent.

La construction d'un quai en eau profonde dans le secteur de la pointe Saint-Thomas à Montmagny nécessiterait un investissement de 5 à 10 M $. Compte tenu de la conjoncture, aucun des deux projets n'est arrêté. Toutefois, des études de faisabilité sont en cours. La construction de cette infrastructure éliminerait les contraintes de marées.

Le Ministère prévoit aménager la gare fluviale de l'Île aux Grues au cours de 1987-1988. La signalisation sur le quai (lignes) y sera aménagée également.

3.1.7 La traverse Île d'Entrée/Havre-Aubert/Cap-aux-Meules

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Maintenir le service à son niveau actuel étant donné la grande satisfaction des usagers;

- porter la capacité du navire de 20 à 30 passagers;

- tenir compte des besoins des utilisateurs lors des divers changements, particulièrement en ce qui concerne l'horaire.

Au niveau des infrastructures:

- Trouver un endroit exclusif pour le traversier à Havre-Aubert et y placer une rampe d'accès pour piétons, notamment pour les personnes âgées.

Au niveau de la tarification:

- Maintenir la gratuité pour les insulaires et établir une tarification pour les autres utilisateurs. L'abolition de la gratuité pour les insulaires pourrait entraîner des problèmes de sécurité puisque certains insulaires seraient tentés d'utiliser leur propre bateau.

Au niveau de la signalisation:

- Améliorer la signalisation routière sur les Îles de la Madeleine ainsi que sur le quai d'Havre-Aubert afin que les touristes puissent repérer plus facilement les lieux de la traverse.

Les attentes du transporteur:

Au niveau du service:

- Éliminer les transports qui s'effectuent sans permis à partir de et vers l'Île d'Entrée, car cela réduit le potentiel de revenus de la traverse;

- aucune augmentation possible du nombre de traversées car le bateau doit rester à quai pour permettre l'embarquement des marchandises à Cap-aux-Meules;

- souhaite que la durée de l'entente de 3 ans demeure telle qu'elle et soit renouvelable par voie de négociation plutôt que par soumissions publiques;

- augmenter la capacité du navire à 30 passagers si le service l'exige.

Au niveau de la tarification:

- Maintenir la tarification pour le cargo sinon il devra transporter divers produits (foin, animaux, etc.), ce qui affecterait le service régulier;

- se dit contre la gratuité universelle afin de maintenir un service adéquat pour les insulaires.

Commentaires

On encourage le maintient du service actuel car les deux traversées aller-retour quotidiennes satisfont les besoins des utilisateurs.

On encourage également l'augmentation du nombre de passagers, à savoir de 20 à 30.

Les insulaires doivent être consultés relativement aux modifications du service, s'il y a lieu.

Les installations utilisées par le traversier au quai d'Havre-Aubert doivent être améliorées. En ce sens, le ministère des Transports devrait intervenir auprès de Transports Canada.

Concernant la tarification, l'Île d'Entrée est exclue des changements apportés par le discours sur le budget d'avril 1985, concernant l'accès à certaines îles. Si la gratuité universelle est maintenue pour l'Île aux Grues et l'Île aux Coudres, l'Île d'Entrée devrait jouir du même privilège. Une conséquence possible, serait une augmentation de l'achalandage, laquelle pourrait remettre en cause le navire.

Concernant le cargo, le traversier ne peut embarquer des camions de marchandises au même titre que les autres traverses, elle doit, en conséquence, continuer à transporter du fret.

3.1.8 La traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Maintenir le service et réaliser une étude de faisabilité pour la mise en place d'un axe de traversier Gros-Cacouna/Tadoussac;

- opérer sur une base annuelle plutôt que saisonnière, surtout pour les utilisateurs commerciaux;

- instaurer un système de réservations;

- maintenir les subventions au transporteur sur une base de cinq ans.

Au niveau des infrastructures:

- Installer des facilités d'attente à Saint-Siméon.

Au niveau de la tarification:

- Diminuer les tarifs;

- n'appliquer la gratuité qu'aux îles seulement.

Au niveau de la signalisation:

- L'améliorer selon l'avis de tous.

Au niveau de la participation financière:

- Aucune participation financière de la part des municipalités.

Les attentes du transporteur

Au niveau du service:

- Planification à long terme difficile du service Rivière-du-Loup/Saint-Siméon à cause de la présence de la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins;

- réalisation d'une étude de marché concernant l'opération d'un service entre Gros-Cacouna et Tadoussac demandée par le transporteur;

- renouvellement de son contrat à long terme avec le Ministère;

- désire continuer à disposer du "Radisson" durant la période estivale;

- la politique du transporteur est de développer le service et l'intérêt des usagers de façon à ce que la traverse parvienne un jour à l'autofinancement complet.

Au niveau des infrastructures:

- Prolongement et amélioration du quai de Rivière-du-Loup. Rénovation de la face nord pour faciliter les manoeuvres d'accostage;

- rénovation du quai de Saint-Siméon;

- construction, à court terme, d'une gare fluviale à Saint-Siméon.

Au niveau de la signalisation:

- Identification plus adéquate des traverses sur les autoroutes et réalisation d'une étude spécifique pour établir les besoins en signalisation.

Au niveau de la tarification:

- Maintenir le partage des augmentations tarifaires entre le Gouvernement et les usagers;

- faire tenir au plus tôt les audiences de la Commission des transports du Québec afin qu'une décision relative à la fixation des tarifs soit rendue dès janvier pour permettre l'impression et la diffusion des documents promotionnels.

Commentaires

Dans l'immédiat, le Ministère n'envisage pas de déplacer le service à Gros-Cacouna/Tadoussac. Il n'y a aucune infrastructure pour un service de traversier dans la rade de Cacouna. Celles de Tadoussac ne sont pas nécessairement utilisables par des navires plus gros que les bacs actuels. Le gouvernement du Québec devrait consentir des investissements de plusieurs dizaines de millions de dollars pour mettre en place un tel service. Même si ce projet est discuté au sein de diverses instances depuis plusieurs années, de sérieuses études sont encore nécessaires avant la réalisation du projet.

Le service actuel est en opération d'avril à janvier. Les mois de janvier, février et mars sont très difficiles pour la navigation et le "Trans-Saint-Laurent" n'est pas conçu pour opérer durant cette période. Faudrait-il le remplacer? Le transporteur évalue à 75 M $ le coût d'un traversier renforcé contre les glaces qui opèrerait 12 mois par année à partir de Gros-Cacouna. Par ailleurs, on se demande si l'économie des deux rives souffre beaucoup de cette interruption de service en hiver. De plus, on doute sérieusement de la rentabilité de ces trois mois d'opération. Il est certain que cela aurait pour effet d'accroître le

déficit d'opération annuel et une augmentation de la subvention serait à prévoir.

L'entente de services intervenue en 1983 entre le ministère des Transports et la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon s'est avérée profitable pour les deux parties, les subventions demeurant relativement stables malgré une amélioration marquée du service. Le Ministère attribue cette situation au fait que le transporteur bénéficie d'une entente à long terme (5 ans), laquelle contient une allocation de performance. Cette allocation motive l'entreprise à améliorer constamment son efficacité.

Le ministère des Transports vient de compléter (été 1986) une gare fluviale sur le quai de Rivière-du-Loup au coût de 177 000 $. Une autre gare est prévue à Saint-Siméon.

Les améliorations à apporter aux deux quais relèvent du gouvernement fédéral. Ce dernier a prévu, pour l'exercice 1987-1988, des réparations au montant d'environ 1 M $ au quai de Rivière-du-Loup. Les mêmes réparations sont prévues sur le quai Est de Saint-Siméon qui sert d'ouvrage de protection à celui du traversier (quai Ouest).

Il ne semble pas y avoir de problème à ce que le "Radisson" continue d'être affecté sur cette ligne au cours de la période estivale.

En ce qui concerne la fixation des tarifs par la Commission des transports, cette question pourrait faire l'objet d'une intervention de la part du Ministère.

3.1.9 La traverse Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- On requiert le maintien du service.

Au niveau de la tarification:

- Avec l'instauration de la tarification en 1982-1983, on observe une diminution de 28 % du trafic des passagers et de 45 % pour les véhicules. La tarification est donc très néfaste;

- elle incite les gens à aller faire leurs achats au Nouveau-Brunswick et aux États-Unis;

- le retour à la gratuité est donc souhaité.

Au niveau de la participation financière:

- Aucun intérêt n'est manifesté de la part des municipalités pour des investissements dans la traverse. Quant aux commerçants, il y aurait des possibilités.

Les attentes du transporteur

- Le Syndicat coopératif de la traverse de Saint-Juste-du-Lac a formulé les mêmes attentes que celles du milieu.

Commentaires

En 1975-1976, le Ministère a mis en service un nouveau bac pour une somme de 476 000 $. À la même période, le gouvernement fédéral effectuait des réfections importantes aux deux débarcadères. De plus, le Ministère a reconstruit la route qui ceinture le lac (38 kilomètres) en 1981-1982 et en 1982-1983 pour un montant de 2 M $.

Bien sûr, ce service est considéré comme essentiel par tous les gens consultés. Il favorise les échanges de diverses natures entre les deux rives du lac. C'est un lien permanent puisqu'il est remplacé en hiver par un pont de glace. Cependant, il est aussi essentiel aux utilisateurs de Saint-Juste-du-Lac qui doivent se rendre à Notre-Dame-du-Lac (et à Cabano) pour leur travail et pour divers services. Il y a maintenant une route de ceinture améliorée, mais la longueur du détour et les risques inhérents à la conduite ne se comparent pas à une traversée de 12 minutes pour une somme minime.

Il est intéressant de noter que la réintroduction d'une tarification au cours de l'exercice 1982-1983 a fait diminuer le trafic. Or, en 1986-1987, le coût d'une traversée pour une personne est de 0,40 $ et de 0,85 $ pour une automobile. Il s'agit des coûts de traversée les plus bas parmi les traverses subventionnées. Il serait surprenant que le coût d'un détour d'une demi-heure de route puisse rivaliser avec les coûts cités précédemment. Il est difficile de croire que l'on préfère se rendre au Nouveau-Brunswick ou aux États-Unis pour faire des achats afin d'éviter une dépense de 0,85 $. Le même argument s'applique également aux camions. La réintroduction du tarif l'a probablement rendu un peu moins avantageuse pour les utilisateurs mais d'autres raisons contribuent certainement au déclin du trafic.

Sur le plan régional, il est certain que la traverse constitue une attraction touristique importante. Le lac Témiscouata est très beau et en faire la traversée est une bonne façon d'en prendre conscience. Comme il n'y a pas beaucoup d'attractions touristiques dans le secteur, la perte de la traverse n'aiderait certainement pas les municipalités concernées.

3.1.10 La traverse Lotbinière/Deschambault

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Service jugé inadéquat à cause de la faible profondeur des chenaux d'accès aux débarcadères;

- nécessité d'une meilleure publicité pour faire connaître le service;

- traversées plus fréquentes à des heures plus régulières;

- service nécessaire pour les "futurs travailleurs d'une importante usine" dans la région de Lotbinière;

- envisager de faire des croisières lorsque cela sera possible (il faudrait effectuer du dragage).

Au niveau des infrastructures:

- Réparer le quai de Lotbinière;

- améliorer les infrastructures de Deschambault.

Au niveau de la tarification:

- Ne pas trop augmenter la tarification.

Au niveau de la signalisation:

- L'améliorer.

Au niveau de la participation financière:

- Aucun appui financier des municipalités régionales de comté; elles n'ont ni argent, ni pouvoir.

Les attentes du transporteur

- Effectuer un bon dragage; allonger la période d'opération et augmenter le nombre de traversées durant la journée;

- augmenter les tarifs sans trop affecter le trafic;

- recevoir une aide financière plus systématique du Ministère.

Commentaires

Le ministère des Transports a nettoyé les berges et amélioré les approches terrestres du côté de Deschambault au cours des exercices 1983-1984 et 1985-1986, pour une somme de 77 784 $. Cependant, un véritable dragage pourrait coûter des sommes importantes et nous savons que le gouvernement fédéral dispose actuellement de certains crédits pour l'amélioration de la traverse. Le gouvernement du Québec ne fait pas de dragage pour les traverses qu'il subventionne car cela est la responsabilité du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne l'aide financière (ou la subvention) que le Ministère accorde à cette traverse, notons qu'il existe un contrat de dix ans entre les deux parties (1982-1983/1992-1993). Cependant, ce contrat prévoit une subvention régressive, basée sur les revenus. Or, comme les dépenses ont augmenté presqu'aussi

rapidement que les revenus, la subvention devient de moins en moins intéressante. Par exemple, elle a été de quelque 20 500 $ pour chaque année entre 1984-1985 et 1986-1987. Si ce contrat n'est pas revu, il est à prévoir que cette traverse sera poussée à la faillite dans un très proche avenir, car il y a peu de possibilités d'augmenter les revenus, compte tenu de la difficulté d'opération. Le dragage est une solution très onéreuse cependant.

Commentaires généraux

Certains éléments concernent plusieurs traverses à la fois, en conséquence, il convient de faire des commentaires généraux.

Les horaires

À l'exception de la traverse Saint-Juste-du-Lac-/Notre-Dame-du-Lac, on a remis en question les horaires de toutes les traverses étudiées. On désire un plus grand nombre de traversées; on recommande des ajouts les fins de semaines, la nuit et l'hiver; des horaires mieux équilibrés et des consultations pour établir ces derniers, des services annuels plutôt que saisonniers; que les horaires soient mieux publicisés, etc.

C'est sûrement l'une des faiblesses majeures existant au sein des traverses subventionnées, en particulier celles de la Société des traversiers. On reproche à cette dernière de ne pas établir ses horaires en fonction de la demande mais plutôt en fonction de ses conventions collectives. Comme les plaintes sur les horaires sont très nombreuses, il ne peut s'agir de caprices. Cependant, il serait également faux de penser que l'on puisse satisfaire toutes les demandes de la population. On peut certainement réaménager un horaire mais toute augmentation du nombre de traversées se traduit par une hausse des coûts d'opération.

Ces dernières années, on a réduit ces coûts par la diminution du nombre de traversées. C'était la solution la plus facile mais, continuer dans ce sens, pourrait entraîner un plus grand mécontentement des populations concernées. Il faudra arriver à un meilleur équilibre des horaires en tenant compte des contraintes des marées.

La_restauration

La restauration, autant sur la terre ferme que sur les navires, fait également l'objet de plusieurs doléances, notamment aux traverses Québec/Lévis, Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive et surtout Matane/Baie-Comeau/Godbout. La situation est particulièrement difficile au sein de cette dernière traverse où l'on se plaint amèrement de l'absence de restauration sur le "Camille-Marcoux", contrairement au "Trans-Saint-Laurent" qui opère entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon. Cette situation n'est guère meilleure sur le quai de Matane où le restaurateur opère selon un horaire à sa convenance, et sur les quais de Baie-Comeau et Godbout, qui sont desservis par des cantines mobiles. Il apparaît carrément anormal que la plus importante et la plus longue traverse subventionnée ne soit pas bien organisée sur ce plan.

Sur les autres traverses, la situation est moins grave. On critique la restauration sur les unités entre Québec et Lévis, sur les quais de l'Île aux Coudres et de Saint-Joseph-de-la-Rive et sur ceux de Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac. En fait, il semble que la Société des traversiers soit plus ou moins intéressée à corriger le problème, du moins au niveau de ses équipements. Le ministère des Transports a aussi sa part de responsabilité en ce domaine.

Le Ministère a doté tous les services de traversiers subventionnés de petites gares fluviales. Mais, la restauration est négligée dans ces bâtisses. Il n'existe pas de politique ni au Ministère ni à la Société. Pourtant, c'est important lorsque les utilisateurs attendent de longues heures sur les quais et qu'il y a des services réduits sur les traversiers.

La_signalisation

Il a été démontré lors de la consultation que les traverses étaient très mal indiquées autant sur les autoroutes que sur les routes secondaires. Les opérateurs et les usagers s'en plaignent beaucoup. La signalisation des traverses est sous l'autorité du ministère des Transports. Or, ce dernier est surtout orienté vers "l'aspect routier" de la signalisation. Les affiches indiquant les traverses ne sont pas selon les normes du Ministère, de sorte que la Direction du transport maritime doit exercer des pressions constantes pour obtenir des résultats. Les délais sont très longs

pour faire installer ces affiches et elles ne sont pas toujours au meilleur endroit. Le Ministère devrait intégrer, parmi ses normes d'affichage, celles concernant les traverses.

Les relations S.T.Q./usagers/employés

Plusieurs personnes ou organismes consultés se sont plaints que la Société ne consultait pas la population pour établir ses horaires, surtout ceux de la nuit et de l'hiver. Cela a été signalé pour les traverses de Québec/Lévis, l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive et de Matane/Baie-Comeau/Godbout. Il semble normal qu'une telle consultation se fasse périodiquement pour mesurer l'efficacité du service et les attentes des usagers. C'est un processus laborieux et les opérateurs sont placés devant des demandes plus ou moins réalistes. Néanmoins, les opérateurs devraient consulter la population, à plus forte raison une société d'État.

L'état des relations entre la Société et les syndicats se répercute sur le service. C'est un problème qu'il faut minimiser si on ne peut l'éliminer. Bien sûr, il faut comprendre la Société qui, face aux coupures budgétaires, cherche par tous les moyens à réduire ses dépenses. Or, le poste salarial est très dispendieux et des compressions peuvent contribuer à réduire ses coûts d'exploitation. Les relations État/employés sont généralement difficiles et la Société n'y échappe pas.

Le système de réservation

Il n'y a qu'une seule traverse, soit celle de Matane/Baie-Comeau/Godbout, qui offre un service de réservations. La Société impose un supplément de 3,00 $ et l'usager doit se présenter à l'avance s'il veut en bénéficier. Il y a beaucoup de critiques sur le 3,00 $ que l'on juge exorbitant, d'autant plus que ces frais sont exigés également pour une remorque. De plus, il semble que les réservations soient plus ou moins respectées à cause de l'absentéisme, de dépassements dans la file d'attente, des priorités pour les camions et du manque de place sur le navire. À cela s'ajoute le fait que l'on ne peut faire ou annuler une réservation après cinq heures car il n'y a pas plus d'employés attitrés à ce service.

Il est difficile de dire s'il est normal de faire payer pour une réservation. Les compagnies d'aviation et de chemin de fer ne le

font pas. Il faudrait savoir si le coût de la réservation est inclus dans le billet. Mais, il n'est pas normal que les files d'attente ne soient pas respectées sur les quais et que l'on ne puisse ni faire, ni annuler une réservation après cinq heures et que l'on fasse deux ou trois réservations "au cas". D'après la consultation, le système ne peut être parfait mais il nécessite une sérieuse amélioration car il ne satisfait pas les usagers.

Lors de la consultation sur la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, certains utilisateurs ont souhaité avoir un système de réservations. Mais, le transporteur n'est pas de cet avis car d'après lui, cela coûte cher et il y a toujours un fort taux d'absentéisme. D'ailleurs, en été, le trafic est absorbé par le "Radisson" et il n'y a pas eu de plainte relativement à une file d'attente.

Un système de réservations a également été suggéré pour la traverse Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive. Mais, avec des traversées aux demi-heures et aux heures durant la majeure partie de l'année, il ne semble pas que cela soit nécessaire, d'autant plus qu'il y a un navire d'appoint durant l'été.

La_publicité_touristique

La consultation a démontré qu'il est difficile de faire de la publicité touristique sur les services offerts par la Société, à l'exception de Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac. On souhaite que l'opérateur soit plus ouvert à la mise en place de kiosques d'information touristique (un employé payé par une chambre de commerce ou un organisme intéressé), ou qu'il détermine des endroits sur les navires ou dans les gares où il serait possible de déposer des documents d'information. Cet effort de publicité serait surtout effectué durant l'été.

La Société considère que ce n'est pas son mandat car son rôle est d'assurer des services de traversiers et non de la publicité régionale qu'elle considère comme un service accessoire.

Sur ce plan, on ne peut nier qu'elle ait raison. Mais, les services de traversiers subventionnés ont un caractère public et l'apport du gouvernement est important pour les maintenir en opération. Cette requête des instances régionales est légitime. Elles veulent faire connaître leur région aux gens qui la visitent

et il y a sûrement moyen de trouver des accommodements dans les gares et notamment, sur le "Camille-Marcoux". D'autant plus que les municipalités et les chambres de commerce offrent leur collaboration. Le Ministère devrait inciter la Société à réviser sa position.

La participation financière

Les municipalités représentées dans la consultation se sont montrées majoritairement réfractaires à investir des argents dans des opérations relatives aux services de traversiers. À moins de les forcer, le Gouvernement ne peut compter sur ces dernières pour réduire les coûts d'opérations des traverses, sauf pour des services marginaux comme les kiosques d'information et certains services (un minimum) de restauration ou d'entretien de gare. Cependant, on s'est montré très ouvert pour participer à une concertation avec le ministère des Transports et l'opérateur concernant le fonctionnement général des traverses. Il y a donc là une implication du milieu susceptible d'être exploitée mais il serait illusoire de compter sur des appuis financiers significatifs.

La gratuité

Suite au discours sur le budget de mai 1985, de nouvelles modalités de gratuité ont été introduites pour certaines traverses. L'accès à l'Île aux Grues et à l'Île aux Coudres est devenu universel et la carte d'identification pour Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola est dorénavant émise gratuitement pour tout résident du Québec qui en fait la demande.

Or, tous les Québécois ne sont pas au fait de ces nouvelles modalités et paient le tarif en vigueur parce qu'ils n'ont pas la carte d'identification. La Société n'est pas mécontente de cette situation car cela génère des revenus non négligeables. Il s'agit cependant d'une situation anachronique car l'utilisateur de ces traverses a maintenant droit au passage gratuit. Les quelques petites affiches dans les gares concernées sont très "discrètes". Volontairement, la Société n'entend pas publiciser cette mesure gouvernementale. Cette situation ne doit plus durer. Si la décision gouvernementale est maintenue, les citoyens du Québec doivent en bénéficier. Les divers médias d'information peuvent être utilisés à cet effet, cela, aux frais du Ministère si

nécessaire. Certains usagers réalisent, une fois sur le navire, qu'ils auraient pu traverser gratuitement. Ils retournent alors, en toute hâte, au guichet pour être remboursés, et demandent une carte d'identification, ce qui entraîne de nombreux mécontentements.

La question de l'application de la gratuité doit donc être clarifiée pour le bénéfice de l'usager.

Les croisières

Certaines personnes ont mentionné la possibilité de faire des croisières pour diminuer les déficits. Il existe des organismes qui font de telles croisières, notamment dans les régions de Sorel (Croisières des îles de Sorel Inc.), de Québec (La compagnie d'excursions maritimes de Québec inc.), de l'Île aux Grues (frères Lachance), de Saint-Jean-Port-Joli (Croisières d'Anty inc. des Îles de Montmagny) et de Tadoussac (pour l'observation des baleines). La Société entrerait donc en conflit avec l'entreprise privée. De plus, sauf pour le secteur de Québec, les croisières se font le jour, c'est-à-dire, au moment ou les navires doivent se consacrer à leurs opérations normales. La priorité devant être accordée aux services de base, toute décision touchant les services de croisière devra être examinée avec prudence tout en tenant compte de l'impact budgétaire.

3.2 POLITIQUE TARIFAIRE

3.2.1 Croissance des tarifs des traverses québécoises

Afin de mieux cerner l'évolution de la tarification ainsi que sa problématique, nous devons analyser la tarification sans tenir compte de l'avènement de la gratuité. Cette dernière sera traitée de façon indépendante par la suite.

Traverses administrées par la Société des traversiers du Québec

Le tableau I, qui contient l'évolution des tarifs sur une période de 10 ans, nous permet de constater que le niveau d'augmentation des tarifs pour les traverses administrées par la S.T.Q. a varié sensiblement d'une traverse à l'autre. Ainsi la traverse de l'Île aux Grues/Montmagny a vu ses tarifs majorés de 29 % alors que les tarifs de la traverse de Québec/Lévis ont augmenté de

Tableau 1

ÉVOLUTION COMPARATIVE DES TARIFS DE 1977/78 À 1986/87 PAR CATÉGORIES D'USAGERS ET PAR TRAVERSES

	% D'AUGMENTATION DE 1977/78 À 1986/87[1]								
	Passagers	Autos	Camions	Camions-remorque	Motos	% moyen Aug. tarif[2]	% IPC	% aug. coûts	Gratuité
Québec/Lévis	150%	227%	250%	188%	620%	190%	96%	132%	Gratuit pour les passagers (résidents du Québec) depuis 1973. Bicyclette en 1980. Abolition des frais de la carte d'identification en 1985.
Matane/Baie-Comeau/ Godbout	67%	72%	66%	63%	67%	68%	96%	53%	
Île aux Coudres/ St-Joseph-de-la-Rive	140%	161%	124%	176%	183%	145%	"	133%	Gratuité des résidents et leurs véhicules depuis 1973. Bicyclette en 1980. Gratuité totale en 1985.
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	108%	104%	195%	217%	217%	111%	"	100%	Idem Québec/Lévis
Baie-Ste-Catherine/ Tadoussac	0%	0%	0%	0%	0%	-	"	140%	Gratuité totale depuis 1970.
Île aux Grues/ Montmagny	20%	48%	155%	-	112%	29%	"	310%	Gratuité des résidents et leurs véhicules depuis 1973. Bicyclette en 1980. Gratuité totale en 1985.
Île d'Entrée/ Cap-aux-Meules/ Havre-Aubert	232%	19%	-	-	-	231%	"	103%	Gratuité des résidents et leurs bagages depuis 1973. Bicyclette en 1980. Aucun changement en 1985.
Rivière-du-Loup/ St-Siméon	61%	71%	96%	99%	146%	65%	"	87%	
St-Juste-du-Lac/ Notre-Dame-du-Lac	60%	13%	20%	67%	0%	37%	"	137%	Gratuité en 1969. Piétons et véhicules. (Tarification réintroduite en 1982/83).
Lotbinière/Deschambault	100%	180%	456%	-	167%	165%	"	232%	

1: Ces informations proviennent des annexes C-4.4 à C-4.8
2: Ces informations proviennent de l'annexe C-4.3

190 %. Il est à noter que pour cette même période, l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (I.P.C.) a augmenté de 96 %.

Il est important de noter que de façon générale, l'augmentation des tarifs des traverses de la S.T.Q. fut plus conforme (quoique supérieure) à l'augmentation des coûts d'opération des traverses respectives, qu'à l'augmentation de l'I.P.C. La traverse l'Île aux Grues/Montmagny fait cependant exception, avec une augmentation des tarifs de 29 % comparativement à une hausse des coûts de 310 %.

Nous constatons également que pour toutes les traverses, à l'exception de Matane/Baie-Comeau/Godbout, l'augmentation des coûts est supérieure à l'I.P.C.

De façon générale, l'augmentation des tarifs des passagers pour cette même période fut inférieure à l'augmentation moyenne des tarifs de chaque traverse. Ainsi, les tarifs des véhicules automobiles et commerciaux ont subi des hausses plus fortes que les tarifs des passagers. La croissance la plus forte des tarifs des véhicules fut enregistrée à Québec/Lévis et à Sorel/Saint-Ignace.

Le Comité constate également que pour cette période la croissance des tarifs fut uniforme pour l'ensemble des utilisateurs de la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout, et que la croissance moyenne des tarifs s'apparente à l'augmentation des coûts d'opération, tout en étant inférieure à l'augmentation de l'I.P.C.

Le Comité, bien qu'ayant constaté le manque d'uniformité de la croissance des tarifs, et ce autant entre les utilisateurs d'une même traverse qu'entre les traverses elles-mêmes, doit cependant admettre que les motifs suivants peuvent expliquer ces écarts:

- Chaque traverse avant d'être acquise par le Gouvernement avait sa propre structure tarifaire, laquelle n'était pas nécessairement en relation avec les autres traverses;

- la S.T.Q. n'a pas acquis simultanément les traverses qu'elle gère actuellement. Ainsi, son désir d'ajustement tarifaire entre ses traverses devait tenir compte de la base tarifaire de

la traverse nouvellement acquise et d'une période acceptable de rattrapage des tarifs;

- l'avènement, en 1985, de la gratuité applicable à certaines traverses, a généré une pression provenant des utilisateurs des autres traverses et du pouvoir politique afin de limiter les augmentations de tarifs.

Ces motifs expliquent le gel des tarifs en 1986-1987 des traverses gérées par la S.T.Q. n'ayant pas fait l'objet de la gratuité, ainsi que la faible augmentation (29 %) des tarifs de la traverse de l'Île aux Grues/Montmagny depuis dix ans. Les tarifs de cette traverse étaient relativement élevés au moment de sa prise en charge par la S.T.Q.

Traverses administrées par le secteur privé

Contrairement aux traverses gérées par la S.T.Q., les traverses privées ont connu une augmentation de tarifs depuis dix ans qui est inférieure à l'augmentation de leurs coûts d'opération à l'exception de la traverse de l'Île d'Entrée où l'augmentation moyenne des tarifs fut de 231 % pour une augmentation des coûts de 103%. Il est à noter que cette augmentation ne s'applique qu'aux non-résidents de l'île (les résidents ont la gratuité depuis 1973), ce qui constitue, de par la localisation de cette traverse, un bassin relativement réduit.

Le Comité note également que la croissance du tarif des traverses de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon et de Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac est inférieure à l'augmentation de l'I.P.C. en plus d'être inférieure à l'augmentation des coûts.

Comme pour les traverses de la S.T.Q., la tarification des véhicules des traverses privées a subi la plus forte augmentation à l'exception de Notre-Dame-du-Lac. Notons que pour cette dernière, bien qu'elle ait subi une hausse importante de sa tarification, les tarifs des passagers sont les plus faibles des traverses québécoises.

Il est bon de noter également que la traverse de Lotbinière/Deschambault a connu une hausse de tarifs très importante avec une augmentation de tarifs de camions de 456 % sur dix ans pour une moyenne de 165 % pour cette période.

3.2.2 Analyse des tarifs des traverses québécoises pour l'année 1986

Afin de se prononcer sur la tarification des traverses québécoises administrées ou non par la S.T.Q., nous utilisons le tableau II qui permet par l'utilisation des tarifs unitaires (tarif/km parcouru) de faire une comparaison entre les tarifs des traverses québécoises et canadiennes et la moyenne québécoise des coûts de transport.

Il est à noter que ces comparaisons doivent être utilisées avec discernement pour les raisons suivantes:

- Pour des raisons d'économie d'échelle, plus la distance de la traversée augmente, plus le tarif/km diminue;

- les dix traverses québécoises examinées ont été catégorisées en fonction de la longueur de la traversée, des types de navires et des conditions de navigation;

- les traverses canadiennes utilisées (de juridiction fédérale) sont toutes subventionnées par le gouvernement canadien, sont situées à l'Est du Québec et ont des conditions de navigation similaires à celles du Québec (glace, marée, etc...)

Comparaison des tarifs des traverses québécoises

La première comparaison possible se situe au niveau des traverses de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon et Matane/Baie-Comeau/Godbout. Nous constatons, toujours à l'aide du tableau II, que les tarifs de Rivière-du-Loup sont, de façon absolue, de 20 % à 25 % inférieurs à ceux de Matane alors que les tarifs/km sont d'environ 50 % plus élevés que ceux de Matane. Cet écart s'explique par le fait que la traverse de Rivière-du-Loup est deux fois plus courte que celle de Matane et que le tarif/km tend à diminuer au fur et à mesure que la distance de la traversée s'allonge.

Le Comité considère que toute proportion gardée, la relation entre les tarifs de la traverse de Rivière-du-Loup et Matane est équitable. Il faut reconnaître également que les tarifs de ces deux traverses ont connu des augmentations de tarifs sur dix ans qui sont similaires, soit de l'ordre de 68 % (Matane) et 65 % (Rivière-du-Loup), et que ce sont les deux seules traverses dont

Tableau II

COMPARAISON DES TARIFS 1986

TRAVERSES QUÉBÉCOISES

				TARIFICATION								
		DISTANCE	PASSAGER	TARIF/KM	AUTO.	TARIF/KM	CAMION	TARIF/KM	CAMION REM.	TARIF/KM	MOTO	TARIF/KM
Cat. # 1	Matane/Baie-Comeau/Godbout	54 km	8,35	0,16	20,60	0,38	83,13	1,54	152,95	2,83	8,35	0,16
	Rivière-du-Loup/St-Siméon	25,6 km	6,45	0,25	15,35	0,60	68,75	2,69	119,60	4,67	6,15	0,24
	Moyenne catégorie # 1	-	-	0,21	-	0,49	-	2,12	-	3,75	-	0,20
Cat. # 2	Île aux Grues/Montmagny*	7,8 km	1,25	0,16	7,75	0,99	13,30	1,71	-	-	4,45	0,57
	Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive*	3,7 km	1,25	0,34	3,15	0,85	12,25	3,31	26,70	7,22	1,80	0,49
	Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/Havre-Aubert	14 km	4,15	0,30	29,75	2,13	-	-	-	-	5,85	0,42
	Moyenne catégorie # 2	-	-	0,27	-	1,32	-	2,51	-	7,22	-	0,49
Cat. # 3	Québec/Lévis	1 km	1,25	1,25	2,45	2,45	12,25	12,25	26,60	26,60	1,80	1,80
	Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1,6 km	1,25	0,78	2,45	1,53	12,25	7,66	26,60	16,63	1,80	1,13
	Baie Ste-Catherine/Tadoussac	1,6 km	gratuit	-	gratuit	-	gratuit	-	gratuit	-	gratuit	-
	Moyenne catégorie # 3	-	-	1,02		1,99	-	9,96	-	21,62	-	1,47
Cat. # 4	N.-D.-du-Lac/St-Juste-du-Lac	1 km	0,40	0,40	0,85	0,85	2,10	2,10	4,60	4,60	0,50	0,50
	Lotbinière/Deschambault	2,2 km	1,00	0,45	7,00	3,18	25,00	11,36	-	-	4,00	1,82
	Moyenne catégorie # 4	-	-	0,43	-	2,02	-	6,73	-	4,60	-	1,16
	Moyenne des tarifs/km québécois	-	-	0,45	-	1,44	-	5,33	-	10,43	-	0,79

TRAVERSES CANADIENNES

	Lewisporte (T.-N.)/Goose Bay (Labrador)	945 km	50,00	0,05	74,50	0,08	-	-	-	-	37,25	0,04
	North Sidney (N.-E.)/Argentia (T.-N.)	426 km	30,00	0,07	80,00	0,19	92,00	0,22	176,00	0,41	40,00	0,09
	Moyenne	-	-	0,06	-	0,14	-	0,22	-	0,41	-	0,07
	North Sidney (N.-E.)/Port-aux-Basques (T.-N.)	160 km	11,00	0,07	35,00	0,22	126,00	0,79	176,00	1,10	17,50	0,11
	Yarmouth (N.-E.)/Bar Harbour (Maine)	160 km	22,00	0,14	45,00	0,28	129,25	0,81	269,50	1,68	22,50	0,14
	Souris (I.-P.-E.)/Cap-aux-Meules (Qué.)	134 km	22,35	0,17	42,67	0,32	136,25	1,02	250,70	1,87	14,50	0,11
	Moyenne	-	-	0,13	-	0,27	-	0,87	-	1,55	-	0,12
	St-Jean (N.-B.)/Digby (N.-E.)	75 km	12,00	0,16	39,00	0,52	56,75	0,76	117,75	1,57	19,50	0,26
	Caribou (N.-E.)/Wood Island (I.-P.-E.)	22 km	2,80	0,13	9,10	0,41	-	-	-	-	-	-
	Borden (I.-P.-E.)/Cap Tourmentin (N.-B.)	14 km	2,00	0,14	6,00	0,43	8,50	0,61	13,00	-	4,55	0,21
	Moyenne	-	-	0,14	-	0,42	-	0,61	-	0,93	3,00	0,21
	Moyenne Canadienne	-	-	0,12	-	0,34	-	0,62	-	0,93	-	0,21
										1,12	-	0,17

MOYENNE QUÉBÉCOISE DES COÛTS DE TRANSPORT

Moyenne tarif passagers transport en commun		-	1,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moyenne " " circuit interurbain		-	-	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-
" Coût/km	Aut. moyen selon C.A.A.	-	-	-	-	0,28	-	-	-	-	-	-
" "	Camion " " M.T.Q.	-	-	-	-	-	-	0,84	-	-	-	-
" "	Camion-rem. " "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" "	Autobus Commission Transp.	-	-	-	-	-	-	-	-	0,91	-	-
										2,57	-	-

* Ces tarifs ne sont plus en vigueur depuis le discours du budget 1985-1986.

le tarif a augmenté dans un ordre de grandeur correspondant aux coûts d'opération, soit 53 % et 87 %.

Les tarifs de l'Île aux Grues/Montmagny se situent à un niveau comparable aux autres traverses similaires de la S.T.Q., bien que ses tarifs n'aient augmenté que de 29 % en dix ans. Cette constatation confirme que ces tarifs étaient très élevés au moment de la prise en charge par la S.T.Q.

Le Comité constate également que les tarifs de la traverse de Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac sont les plus bas de toutes les traverses québécoises subventionnées tandis que les tarifs des traverses de Lotbinière/Deschambault et de l'Île d'Entrée sont parmi les plus élevés à l'exception du tarif passager de Lotbinière qui se situe dans la moyenne.

L'analyse de ce tableau nous permet de constater qu'un réajustement des tarifs fut exercé par la S.T.Q. et que toutes proportions gardées, les tarifs de l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive, Île aux Grues/Montmagny, Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, sont comparables.

Comparaison des tarifs québécois avec ceux des traverses canadiennes

Toujours selon le tableau II, il est évident pour le Comité que les tarifs des traverses québécoises sont tous plus élevés que ceux des traverses canadiennes. À titre d'exemple, les tarifs/km de la traverse de Matane/Baie-Comeau/Godbout, qui sont les plus bas des traverses québécoises, sont supérieurs à la moyenne des tarifs/km canadiens et supérieurs aux tarifs les plus élevés des traverses canadiennes dont Souris/Cap-aux-Meules et Saint-Jean/Digby.

Cependant, il faut noter que les traverses canadiennes utilisées sont à caractère interprovincial et qu'à ce titre, elles sont subventionnées de façon importante par le gouvernement fédéral.

3.2.3 Politique tarifaire québécoise et caractères propres à chacune des traverses

L'analyse effectuée nous a permis de constater qu'aucune politique tarifaire globale n'est en place actuellement pour guider les intéressés.

La S.T.Q. a procédé à un réajustement tarifaire de ses traverses en 1982 afin d'avoir une certaine uniformité. Cependant, nous ne pouvons retrouver une certaine tendance ou orientation qui nous permettrait de faire un lien entre le niveau des tarifs et le caractère propre à chacune des traverses.

Ainsi, il n'est pas apparu évident au Comité que des traverses comme celles de Sorel/Saint-Ignace, Québec/Lévis, Île aux Coudres/Saint-Joseph et l'Île aux Grues/Montmagny devraient avoir une tarification similaire, en considérant que ces traverses n'ont pas pour la communauté les mêmes caractères essentiels. De plus, le fait que les tarifs ne tiennent pas compte de ces caractères amène le Gouvernement à subventionner l'ensemble des traverses sur la même base.

À titre d'exemple, mentionnons que la traverse de Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac requiert une subvention relativement élevée par rapport à d'autres traverses qui ont un caractère essentiel tout à fait différent, et ce malgré que sa tarification soit la plus basse des traverses subventionnées.

Il faut noter cependant que la mise en place d'une politique tarifaire relève du Gouvernement et non de la S.T.Q., puisque cette politique tarifaire influence directement la politique de financement de chacune des traverses.

L'avènement de la gratuité (partielle ou totale) mise en place à compter de 1969 et qui fut étendue à d'autres traverses au cours des années, a impliqué que le caractère essentiel de certaines traverses soit reconnu et que des privilèges soient accordés à certains utilisateurs. Le Gouvernement avait donc choisi d'utiliser la gratuité plutôt qu'une politique tarifaire ordonnée, afin de privilégier les utilisateurs de certaines traverses essentielles.

3.2.4 Gratuité et coût de cette politique

L'analyse de la situation effectuée par le Comité l'amène à reconnaître le bien-fondé du principe qui a conduit le Gouvernement à accorder la gratuité à certains utilisateurs de traverses québécoises, sachant que certains liens maritimes sont plus essentiels que d'autres (ex: les insulaires) et qu'à ce titre la contribution financière des usagers doit être plus faible.

Le Comité considère cependant que la gratuité a eu des conséquences importantes qui doivent être énumérées pour bien en mesurer l'impact:

- La gratuité remet en cause le principe voulant qu'un utilisateur doive toujours défrayer un coût pour se transporter sur une infrastructure routière ou aérienne que ce soit par un coût d'utilisation de son véhicule par kilomètre parcouru ou par un tarif pour l'utilisation du transport en commun;

- la gratuité actuelle crée une iniquité sociale en ne faisant pas la différence entre les principaux usagers concernés (ex: insulaires) et les touristes. De plus, les critères de gratuité d'une traverse par rapport à une autre peuvent être discutables. À titre d'exemple, comment justifier la gratuité à Québec/Lévis avec la tarification à Matane/Baie-Comeau/Godbout;

- la gratuité crée une pression sociale en vue de l'élargissement de la gratuité à d'autres traverses. Pour les traverses privées, cette situation rend les pressions de rationalisation et d'autofinancement exercées par le Gouvernement plus difficiles à supporter;

- la gratuité crée une augmentation de la demande, ce qui a pour effet de diminuer le service aux principaux intéressés en période de pointe (ex: achalandage saisonnier de l'Île aux Coudres) et crée une demande pour des infrastructures additionnelles;

- la gratuité a eu pour effet une diminution de l'implication du milieu dans la gestion de la traverse;

- la gratuité a eu pour effet d'augmenter sensiblement la participation financière du Gouvernement.

3.2.5 La tarification et ses composantes

Lors de nos consultations, les utilisateurs ont remarqué que depuis l'abolition des tarifs sur les autoroutes, il n'en coûte plus rien pour utiliser le réseau routier, alors que les usagers de certaines traverses maritimes doivent encore débourser. Cette comparaison est faite dans l'hypothèse qu'une traverse maritime constitue un prolongement du réseau routier.

Il faut reconnaître que l'avènement de la gratuité sur certaines traverses correspond à la période d'abolition du péage sur les autoroutes. Ceci a contribué à amplifier l'importance de cette relation dans l'esprit des gens.

Le Comité s'est penché sur la tarification en rapport avec l'argument cité précédemment et en est venu aux conclusions suivantes:

- La tarification des traverses québécoises subventionnées n'inclue aucune contribution au financement des infrastructures (navires, quais, débarcadères);

- la tarification actuelle ne vise qu'à couvrir les coûts d'opération de chacune des traverses et n'y parvient dans aucune d'elles;

- la tarification comprend un coût d'utilisation d'une infrastructure et d'un coût de transport (déplacement) puisque dans le cas du secteur maritime l'infrastructure (navire) transporte également les utilisateurs contrairement à l'infrastructure routière.

Depuis l'abolition du péage, un automobiliste n'a plus à payer de frais pour utiliser une infrastructure routière. Il doit cependant assumer lui-même le coût de transport, soit le coût moyen/km parcouru avec son véhicule, ou le coût de son passage à bord d'un véhicule de transport en commun ou interurbain.

Dans cet esprit, le Comité considère que l'argument soulevé par les utilisateurs est partiellement vrai, à savoir que pour certaines traverses, l'usager ne devrait pas payer de frais d'utilisation pour cette infrastructure, mais devrait payer le coût de son transport.

Un retour au tableau II permet une comparaison entre les tarifs moyens des traverses canadiennes et québécoises ainsi que les coûts moyens de transport. Il est frappant de constater que les tarifs moyens des traverses canadiennes (pratiquement toutes contrôlées par le gouvernement fédéral) s'apparentent aux coûts moyens de transport tel que défini au tableau. Cette remarque permet de se questionner sur la politique de tarification du gouvernement fédéral dans l'optique où ces traverses sont pratiquement toutes des liens privilégiés entre les provinces et peuvent être considérées comme un lien essentiel "transcanadien".

Nous constatons cependant que la tarification des traverses québécoises est de beaucoup supérieure aux coûts moyens de transport, alors que les traverses profitant de la gratuité n'imposent aucun coût de transport. Ceci nous apparaît illogique et inéquitable.

De plus, le Comité se questionne sur la cohérence de la politique tarifaire du Gouvernement à la lumière de la gratuité accordée en 1985. Il est évident que le Gouvernement avait reconnu les requêtes de certains groupes d'usagers en leur accordant la gratuité. Cependant, le Comité considère que cette décision n'était pas intégrée à une politique tarifaire globale juxtaposée à une politique de financement tenant compte du caractère des traverses.

Dans cet esprit, le Comité s'interroge sur la nécessité de maintenir la gratuité et considère qu'une politique tarifaire globale devrait être mise en place. Elle devrait au minimum, instaurer une tarification équivalente aux coûts de transport, et au maximum couvrir les coûts globaux d'opération. Cette politique tiendrait compte des caractères des traverses dans une optique provinciale qui déboucherait sur une politique de financement, de tarification et de participation financière.

3.3 EFFICIENCE

Le Comité a tenté de se prononcer sur le niveau d'efficience des diverses traverses et des facteurs qui pouvaient l'influencer.

Le Comité considère que la mesure de l'efficience correspond à la question suivante: "Dans quelle mesure les coûts ont-ils varié dans le temps et en fonction du service pour chacune des traverses?"

Il est très difficile de se prononcer de façon précise sur le rendement, puisque le Comité n'a pu entreprendre des études approfondies sur certains critères pouvant affecter l'efficience des traverses tels que: la gestion de la flotte, l'opération des navires, la gestion des cédules, le nombre d'employés, les conventions collectives, les états financiers, etc. Il s'est inspiré cependant de certaines informations-clés, regroupées au tableau III de la page suivante, ainsi que des constatations énumérées à la partie précédente touchant, entre autres, le service.

3.3.1 Augmentation des coûts

Afin de pouvoir examiner l'évolution des coûts sur une période de six ans (1980/81 à 1985/86), il faut tenir compte de la variation dans le nombre de traversées qui affecte directement le coût d'opération d'une traverse. Ainsi, la base de comparaison utilisée fut le coût/traversée, ce qui permet de tenir compte du nombre de traversées effectuées durant cette période.

Ainsi, selon le tableau III pour cette période de six ans, les coûts/traversée ont augmenté d'un taux variant de 37 %, pour Lotbinière/Deschambault, à 265 % à Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac et toutes les traverses à l'exception de Lotbinière/Deschambault ont connu une croissance des coûts/traversée supérieure à l'I.P.C. qui a été de 45,1 % pour cette période.

3.3.2 Traverses de la Société des traversiers du Québec

L'analyse de la situation à la traverse de Matane/Baie-Comeau/Godbout donne certaines explications sur l'augmentation importante des coûts en rapport avec l'I.P.C.

Ainsi, bien que l'augmentation de 87 % des coûts/traversée à Matane/Baie-Comeau/Godbout soit importante, elle peut paraître à première vue comme étant modérée en comparaison avec les autres

Tableau III

SOMMAIRE DES VARIATIONS DES COÛTS UNITAIRES DE 1980/81 À 1985/86 ET RATIOS POUR 1985/86

TRAVERSES	DISTANCES (km)	COÛT/TRAVERSÉE		% VARIATION			1985 / 1986				
		1980/81 $	1985/86 $	COÛT/TRAV. (80/81-85/86)	I.P.C. (80/81-85/86)	Nb. TRAV. (80/81-85/86)	COÛT/KM (NOTE 1) $	CAPACITÉ RATIO PASS./VÉH.	% de remplissage		
									PASSAGERS	VÉH.	MOYENNE
Matane/Baie-Comeau/Godbout	54	2 475.35	4 630.75	87	45.1	(29)	85.75	4.8	23.7	53.4	39.0
Rivière-du-Loup/St-Siméon	25.6	968.00	2 071.81	114	45.1	(35)	79.69	4.5	29.1	57.0	43.1
Île aux Grues/Montmagny	7.8	132.00	379.91	188	45.1	+ 6	48.71	4.6	32.2	58.0	45.1
Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	3.7	137.95	238.47	74	45.1	(10)	64.46	6.7	11.1	32.5	21.8
Québec/Lévis	1	146.00	242.82	66	45.1	(14)	242.82	12.7	9.8	23.6	16.7
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1.6	70.80	135.76	93	45.1	(8)	84.85	5.9	12.5	35.9	24.2
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	1.6	34.83	124.30	265	45.1	(39)	77.69	6.7	8.7	33.0	20.9
Île d'Entrée/Cap-aux-Meules	14	47.69	77.92	63	45.1	(9)	5.57	--	20.7	--	20.7
N.-D.-du-Lac/St-Juste-du-Lac	1	31.08	51.63	67	45.1	(20)	51.63	5.0	4.7	29.4	17.1
Lotbinière/Deschambault	2.2	19.44	26.53	37	45.1	+ 78	13.27	3.3	8.1	33.2	20.7

NOTE 1: Ces coûts ne sont constitués que des coûts d'opérations et ils n'incluent pas l'amortissement, les baux-location ou les imputations du siège social.

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986

traverses. Il faut noter cependant que si des mesures draconiennes n'avaient pas été prises, l'augmentation des coûts aurait été beaucoup plus importante pour cette traverse.

La S.T.Q., afin de contrôler l'augmentation des coûts, a pris des décisions qui ont affecté sérieusement le service. On pense à l'élimination du deuxième navire (Sieurs-D'Amours) en 1982/1983 et conséquemment à une réduction du nombre de traversées de 29 %, ainsi qu'aux coupures des services de restaurant et bar.

Il faut reconnaître que cette réduction de services fut effectuée dans une période de diminution constante d'achalandage depuis 1979/1980.

Cette situation nous permet de croire que la croissance des coûts/traversée est élevée puisque la S.T.Q. est probablement aux prises avec une structure de coûts pratiquement invariable en fonction du nombre de traversées effectuées.

Il est intéressant également de remarquer à l'aide du tableau III que le coût/km parcouru de 85,75 $/km se compare aux coûts/km des autres traverses compte tenu de la dimension du navire. De plus, le taux de remplissage moyen du navire à chaque traverse est de 39 % en 1985/1986. Le Comité considère que ce taux est élevé si on le compare à la traverse de Rivière-du-Loup/St-Siméon qui est de 43,1 % surtout que la traverse de Matane/Baie-Comeau/Godbout opère 12 mois par année dans une période beaucoup moins achalandée.

Selon ce qui précède, le Comité constate que la structure de coûts fixes de la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout a exigé de la S.T.Q. des mesures de nature à affecter sérieusement le service afin de réussir à contrôler l'augmentation des coûts d'opérations à un taux raisonnable. En effet, le pourcentage d'augmentation des coûts d'opérations pour cette traverse, sur une période plus longue de 1977/1978 à 1985/1986 fut de 53 % par rapport à 96 % pour l'I.P.C. (Tableau I).

Le désir de contrôle des coûts et de rationalisation de la S.T.Q. depuis 1982 plus particulièrement a amené, à l'exception de la traverse de l'Île aux Grues/Montmagny (qui a légèrement augmenté de 6 %), des réductions importantes du service en diminuant le nombre de traversées de 8 % à Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola et de 39 % à Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac (Tableau III).

Il est surprenant de constater que malgré ces réductions de services, les coûts d'opérations en valeur absolue (Tableau I) ainsi que les coûts unitaires (Tableau III) n'ont pu être maintenus à un niveau de croissance équivalent à l'I.P.C. Les augmentations sont très fortes à la traverse de Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac (265 %) et à l'Île aux Grues/Montmagny (188 %). Les deux traverses ont dû assumer la mise en service de nouveaux navires en 1981 à l'Île aux Grues/Montmagny et en 1980 à Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine.

3.3.3 Traverses privées

Le même phénomène se produit pour les traverses privées. Ainsi, toujours selon le tableau III, bien que le service (nombre de traversées) ait diminué de façon importante pour les traverses privées à l'exception de Lotbinière/Deschambault (augmentation des traversées de 78 %), l'augmentation des coûts unitaires demeure importante.

3.3.4 Autres considérations d'efficience pour l'année 1985/1986

Coûts/km et pourcentage de remplissage

Sommairement, on constate selon le tableau III, que les traverses de Québec/Lévis et Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac sont toute proportion gardée, les plus onéreuses à opérer, tenant compte des unités à transporter et de la distance à parcourir. Ainsi, il en coûte 242,82 $/km pour la traverse de Québec/Lévis alors que les autres traverses, Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive, et Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac évoluent entre 64,46 $/km à 84,85 $/km. La traverse de Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac coûte 51,63 $/km comparativement à 13,27 $/km pour la traverse Lotbinière/Deschambault.

Nous observons une corrélation entre le coefficient de remplissage et les coûts/km. Ainsi, Québec/Lévis avec un pourcentage de remplissage de 16,7 %, connaît le coût/km le plus élevé. Il en est de même pour la traverse du lac Témiscouata avec un taux de remplissage de 17,1 %.

Cette situation amène le Comité à se questionner sur la pertinence des horaires en place en tenant compte du lien à faire entre

l'offre et la demande. Cette situation ne peut être que le résultat d'un nombre de traversées effectuées à un moment de la journée ou de l'année où la demande est très faible.

Utilisation de la capacité de transport des passagers

Il est intéressant de s'arrêter sur la capacité des traversiers, c'est-à-dire l'offre de service. Les ratios passagers/véhicules varient de 3,3 pour Lotbinière/Deschambault à 12,7 pour Québec/Lévis. Le nombre de membres d'équipage nécessaire à l'obtention de l'accréditation de la Garde côtière canadienne dépendant de la capacité maximale de passagers du navire, il apparaît au Comité, qu'à l'exception des périodes de pointe, ce personnel est trop nombreux.

On n'a qu'à se référer aux taux de remplissage pour constater que celui des passagers est toujours de beaucoup inférieur à celui des véhicules. Cette situation contribue à rendre inflexible une grande partie des coûts dans les périodes de services réduits (service de nuit).

Ces constatations indiquent également que les navires furent équipés et certifiés selon des prévisions d'achalandage de passagers beaucoup plus élevées que la réalité, ce qui génère des coûts d'opérations plus importants.

Mode de gestion des traverses

Il est intéressant de noter également que, toutes proportions gardées, les traverses privées ont des coûts/km plus faibles que ceux des traverses gérées par la S.T.Q., à l'exception de celle du lac Témiscouata. De plus, il apparaît au Comité que l'initiative de la S.T.Q. de donner au secteur privé la gestion de la traverse de l'Île aux Grues/Montmagny fut profitable si on considère le coût/km qui est un des plus faible.

3.3.5 Considérations générales

Le Comité constate qu'il en coûte plus à chaque traverse pour donner le service et ce, malgré le fait que le nombre de traversées diminue. Dans cette optique, le Comité considère que la structure de coûts de la S.T.Q. s'apparente beaucoup à une

structure de coûts fixes, qui ne varient pas en fonction du nombre de traversées.

On constate que la S.T.Q. a dû, à cause de sa structure de coût, réduire considérablement le service pour parvenir à modérer la hausse de ses coûts. Le contexte de rationalisation actuel favorise donc une diminution importante du service et ce, tant et aussi longtemps que la structure de coûts de la S.T.Q. sera la même.

À cette fin, le Comité considère que l'efficience diminue au fur et à mesure que l'on tente de restreindre le budget et de mettre en place des mesures de rationalisation.

De plus, le type de rationalisation mis en place depuis le début des années 1980 semble être le résultat d'une gestion à court terme, puisque les compressions effectuées ont affecté le service dans une proportion beaucoup plus grande que les coûts. Le Comité considère que les prochaines compressions (s'il devait y en avoir) devraient être effectuées dans une vision à long terme qui tienne compte des structures de coûts (exemple: conventions collectives) qui doivent être remaniées pour apporter la flexibilité nécessaire à une saine gestion financière.

Dans cet esprit, le Comité considère que le ministère des Transports doit développer une politique globale et à long terme qui permette la mise en place d'un plan de rationalisation susceptible d'être efficace.

3.4 FINANCEMENT

Cette partie vise à examiner les montants versés en subvention ainsi que les règles qui servent de base à la répartition de ces subventions.

Nous analyserons plus particulièrement la portion des 22,8 M $ de subventions versée aux traverses maritimes qui touche les opérations pour un montant de 17,1 M $ (annexe C-6.4). Il faut noter cependant, que l'écart de 5,7 M $ correspond aux dépenses d'amortissement et d'affrètement des navires (0,4 M $), à leur amélioration (2,7 M $), ainsi qu'aux contrats de location-achat de navires pour une somme de 2,6 M $.

3.4.1 Financement des infrastructures

Il est important de souligner dans le cadre de cette étude, que la mise en place des 10 traverses maritimes subventionnées a nécessité depuis 1971 des investissements importants de l'ordre de 65 M $ (annexe C-6.5).

Ces investissements furent nécessaires pour l'acquisition des entreprises par la S.T.Q. (8 M $) et pour la mise en place des infrastructures (32,4 M $) dont le Ministère est responsable (principalement pour les traverses de Québec/Lévis 5,4 M $, Matane/Baie-Comeau/Godbout 14,1 M $, ainsi que Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac 12,3 M $). De plus, une somme de 24,4 M $ fut investie pour l'acquisition et l'amélioration des navires. Le Comité considère que ces investissements ont permis de soutenir et de développer une flotte de navires de qualité qui répond amplement aux besoins actuels et futurs des services de traversiers.

Ces investissements n'incluent que ceux effectués par le gouvernement du Québec. Le gouvernement fédéral, qui possède la majorité des infrastructures portuaires et qui est responsable du dragage, a dû investir pour cette même période une somme tout aussi importante.

De plus, le montant de 22,8 M $ de subvention ne comprend pas les sommes de 0,6 M $ allouées annuellement par le Ministère à l'entretien et à la réparation des infrastructures (annexe C-6.6) ainsi que les dépenses annuelles d'entretien des infrastructures assumées par le gouvernement fédéral.

Le Comité considère qu'au même titre que les infrastructures routières ou aériennes, les investissements du secteur maritime doivent être assumés par le Gouvernement et ne doivent en aucune façon affecter la contribution des usagers. Cette constatation ne s'applique cependant pas aux traverses non subventionnées ou considérées comme non essentielles par le Gouvernement.

3.4.2 Financement des opérations

L'analyse effectuée dans cette section ne tient compte que des subventions versées pour le soutien aux opérations des traverses soit, un montant de 17,1 M $. De plus, le niveau de subvention attribué au siège social de la S.T.Q. (1,2 M $) est traité

séparément afin d'en montrer l'ampleur et de rendre plus objective toute comparaison entre les traverses.

Le Gouvernement ayant choisi de créer une structure administrative centralisée pour gérer certaines traverses, le Comité croit que les dépenses du siège social de la S.T.Q. n'ont pas à être incluses dans les opérations qui pourraient être défrayées par les usagers et qu'elles doivent être assumées par le Gouvernement.

La politique actuelle de financement est analysée à l'aide du tableau IV "Ventilation de la subvention aux opérations (année 1985/86)" qui permet de comparer le niveau de subvention versé à chacune des traverses.

La subvention totale de 17,1 M $ se subdivise en trois parties: soit 6,1 M $ attribuable à un manque à gagner au niveau des tarifs, 9,9 M $ dû à la gratuité, et 1,1 M $ pour le siège social et certains autres ajustements.

Il est normal que la politique actuelle de financement contribue à un manque à gagner au niveau des tarifs. De plus, la reconnaissance de la priorité sur certains liens a amené le Gouvernement à accorder la gratuité qui lui coûte 9,9 M $ par année.

Ces contributions constituent le résultat de décisions gouvernementales passées, le Gouvernement ayant reconnu l'aspect prioritaire de certains liens sans toutefois s'inspirer d'une politique cohérente.

Le Comité se questionne sur les motifs qui ont amené le Gouvernement à subventionner 2,5 M $ pour la gratuité de la traverse Québec/Lévis et 0,7 M $ à celle de Sorel, pour une gratuité partielle, alors qu'aucune subvention à la gratuité n'existe pour des traverses tout aussi prioritaires que Matane/Baie-Comeau/Godbout et Rivière-du-Loup/Saint-Siméon.

L'examen du tableau IV permet de constater que le niveau de subvention versée à chacune des traverses correspond beaucoup au volume de passagers et de véhicules transportés. Ainsi la S.T.Q. avec 96 % de la subvention, a transporté 95 % des passagers et 93 % des véhicules.

Tableau IV

VENTILATION DE LA SUBVENTION AUX OPÉRATIONS (ANNÉE 1985/86)

TRAVERSES	Nb.km	Subvention aux opérations imputables			100 %	% SUBV.	% SUBV.	NOMBRE DE	NOMBRE DE	SUBV./ PASSA-	SUBV./ U.E.A.	SUBV./ PASSA-	SUBV./ U.E.A.-
		TARIFS[1]	GRATUITÉ[1]	AUTRES FACTEURS	TOTAL	PASSAGERS	U.E.A.	PASSAGERS	U.E.A.*	GERS		GERS-km	km
S.T.Q. (Siège social)		--	--	1,215,984	1,215,984 (7 %)	--	--	--	--	--	--	--	--
Québec/Lévis	1 km	2,509,108	2,497,823	(47,643)	4,959,288 (29 %)	2,628,470 (15 %)	2,330,818 (14 %)	1,740,709 (39 %)	329,231 (19 %)	1.51 $	7.07 $	1.51 $	7.07 $
Matane/Baie-Comeau/ Godbout	54 km	2,553,618	--	(12,779)	2,540,839 (15 %)	1,704,866 (10 %)	835,973 (5 %)	209,443 (5 %)	98,400 (6 %)	8.14 $	8.51 $	0.15 $	0.16 $
Île aux Coudres/ St-Joseph-de-la-Rive	3.7 km	--	2,346,116	(13,251)	2,332,865 (14 %)	1,166,432 (7 %)	1,166,432 (7 %)	438,426 (10 %)	191,885 (11 %)	2.66 $	6.08 $	0.72 $	1.64 $
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1.6 km	289,463	721,998	(2,175)	1,009,286 (6 %)	806,300 (4.7 %)	202,986 (1.3 %)	661,837 (15 %)	321,781 (19 %)	1.22 $	0.63 $	0.76 $	0.39 $
Tadoussac/Baie-Ste-Catherine	1.6 km	--	3,880,500	(12,282)	3,868,218 (23 %)	1,934,109 (11.5 %)	1,934,109 (11.5 %)	1,085,254 (25 %)	617,629 (37 %)	1.78 $	3.13 $	1.11 $	1.96 $
Montmagny/Île aux Grues	7.8 km	--	378,374	--	378,374 (2 %)	188,015 (1 %)	190,359 (1 %)	38 606 (0.8 %)	15,156 (0.9 %)	4.90 $	12.56 $	0.63 $	1.61 $
Total: Traverses S.T.Q.		5,352,189	9,824,811	1,127,854	16,304,854 (96 %)	--	6,660,677	4,174,275 (95 %)	1,547,082 (93 %)	--	--	--	--
Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/H.-Aubert	14 km	8,419	44,684	5,897	59,000 (0.3 %)	59,000 (0.3 %)	--	2,946 (0.1 %)	--	20.02 $	--	1.43 $	--
Lotbinière/ Deschambault	2.2 km	24,221	--	(3,961)	20,260 (0.1 %)	20,260 (0.1 %)	--	6,628 (0.2 %)	4,325 (0.3 %)	3.07 $	0.00 $	1.40 $	0.00 $
N.-D.-du-Lac/St-Juste-du-Lac	1 km	298,783	--	(1,806)	296,977 (1.6 %)	150,167 (0.8 %)	146,810 (0.8 %)	58,431 (1.2 %)	38,797 (2.3 %)	2.57 $	3.79 $	2.57 $	3.79 $
Rivière-du-Loup/ St-Siméon	25.6 km	423,416	--	(39,603)	383,813 (2 %)	310,940 (1.7 %)	72,873 (0.3 %)	169,913 (3.7 %)	73,879 (4.5 %)	1.83 $	0.98 $	0.07 $	0.04 $
Total: Traverses privées		754,839	44,684	(39,473)	760,050 (4 %)	--	--	237 918 (5 %)	117,001 (7 %)	--	--	--	--
GRAND TOTAL		6,107,028 (36 %)	9,869,495 (58 %)	1,088,381 (6 %)	17,064,904 (100 %)			4,412,193 (100 %)	1,691,083 (100 %)	--	--	--	--

* UEA: Unité Équivalent Automobile
1: Les informations contenues dans ces deux colonnes proviennent des annexes C-6.2 et C-6.3

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986

Cette constation est la même pour la plupart des traverses prises individuellement. Qu'on pense à Québec/Lévis avec 29 % de la subvention pour 39 % des passagers et 19 % des véhicules ainsi qu'à Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine avec 23 % de la subvention pour 25 % des passagers et 37 % des véhicules.

Les traverses jouissant de la gratuité universelle impliquent une contribution plus grande de la part de l'État, puisque la subvention comble l'écart entre les dépenses et les revenus. Ainsi, cet état explique le 14 % de subvention versée à l'Île aux Coudres et le 2 % à l'Île aux Grues pour une proportion plus faible de l'achalandage, soit respectivement 10 % et 0,9 %.

Comparaison des niveaux de subvention entre les traverses

Pour un achalandage de véhicules équivalent et du tiers des passagers transportés à Québec/Lévis, la subvention à Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola est de 4 M $ inférieure à celle de Québec/Lévis.

Même s'il y a une similitude au niveau de l'achalandage, de la distance, de la gratuité partielle et des conditions de navigation entre ces deux traverses, il semble illogique qu'elles soient traitées sur le même pied pour fins de subvention. En fait, ces deux traverses ont un caractère complètement différent compte tenu que la traverse de Québec/Lévis est située à proximité d'un lien alternatif routier. En conséquence, on accorde 7,07 $ de subvention pour chaque véhicule transporté par km comparativement à 0,39 $ à Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

Il est intéressant de noter que la subvention à la gratuité de Québec/Lévis de 2,5 M $ est la même que celle de l'Île aux Coudres dans un contexte tout à fait différent. De plus, une comparaison avec Matane/Baie-Comeau/Godbout nous indique que la subvention aux tarifs de 2,5 M $ est similaire à celle de Québec/Lévis. La subvention totale par véhicule-km est de 7,07 $ comparativement à 0,16 $ pour Matane.

Matane/Baie-Comeau/Godbout absorbe 15 % de la subvention totale pour un volume d'achalandage d'environ 5,5 %. Ce niveau de subvention paraît acceptable compte tenu du caractère très particulier de cette traverse (distance, conditions de navigation, caractéristiques du navire etc...). De plus, la subvention pour cette traverse est justifiée si on se réfère à la subvention/km.

Cette subvention de 0,15 $/passager-km et de 0,16 $/véhicule-km est la plus basse avec celle de Rivière-du-Loup, en tenant compte du fait que cette dernière opère 10 mois par année. Sur cette base, on peut conclure également que la tarification est suffisamment élevée pour ces deux traverses.

Notons que la subvention pour la traverse du lac Témiscouata de 0,3 M $ se justifie difficilement en comparaison avec les 0,4 M $ pour Rivière-du-Loup qui a un volume deux fois plus important avec comme résultat, une subvention/véhicule-km de 3,79 $ comparativement à 0,04 $ à Rivière-du-Loup. Cette situation s'explique très bien du fait que la tarification est très basse à la traverse du lac Témiscouata.

Considérations générales

Il semble normal de subventionner de façon importante des traverses comme Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac, Matane/Baie-Comeau/Godbout et les îles. Cependant, il semble illogique de verser 5 M $ à Québec/Lévis bien que le volume justifie une partie importante de la subvention.

Dans ce contexte, les commentaires des gens de la Côte-Nord sont justifiés lorsqu'ils affirment que leur tarification contribue à financer la gratuité à Québec/Lévis.

Conséquemment, on constate qu'il n'existe aucune politique de financement. Le niveau de subvention n'est que le résultat d'une tarification et d'une gratuité appliquées selon des évènements particuliers et ponctuels sans aucune orientation de base.

La politique de subvention devrait tenir compte de certains paramètres tels que l'exclusivité du lien, sa permanence, l'impact socio-économique ainsi que le caractère provincial, régional ou local de la traverse.

3.4.3 Modalités d'aide financière

On ne peut analyser le mode de financement sans en examiner les différentes modalités. À cette fin, l'analyse du résumé des différents contrats présenté à la page suivante permet les constatations suivantes:

SOMMAIRE DES MODALITÉS D'AIDE FINANCIÈRE AUX TRANSPORTEURS

TRAVERSES	FIRMES	PRINCIPES DU CALCUL DE LA SUBVENTION	DURÉE DU CONTRAT
Québec/Lévis Sorel/St-Ignace-de-Loyola Matane/Baie-Comeau/Godbout Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive Montmagny/Île aux Grues Tadoussac/Baie-Ste-Catherine	S.T.Q. (NOTE 1)	Équilibre budgétaire Le déficit d'opération fait l'objet d'une subvention après approbation du budget par le Ministère.	Entente annuelle. Il n'existe aucun protocole de calcul et de versement de la subvention.
Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/H.-Aubert	"PÊCHE ET TRANSPORTS RENAUD INC".	Subvention fixe: déterminée à la suite d'une soumission publique (la soumission est soumise en suggérant un montant de subvention).	3 ans (mai 1985 à décembre 1987)
Lotbinière/Deschambault	"LA TRAVERSE LOTBINIÈRE Deschambault ferry inc".	Subvention régressive: afin d'atteindre l'autofinancement, le contrat impose des contraintes au niveau des profits et de la croissance des coûts d'opération.	10 ans (avril 1982 à mars 1992)
Notre-Dame-du-Lac/St-Juste-du-Lac	"SYNDICAT COOPÉRATIF de la traverse de St-Juste-du-Lac".	Équilibre budgétaire avec restriction au niveau des frais d'administration (maximum 10 %).	Contrat annuel
Rivière-du-Loup/St-Siméon	"LA TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/St-Siméon Ltée".	Équilibre budgétaire incluant: - une allocation fixe pour l'affrètement du navire; - une allocation pour frais d'administration; - une allocation à la perfomance.	5 ans (avril 1983 à mars 1988)

NOTE 1: La S.T.Q. qui gère la traverse de Montmagny/Île aux Grues, a remis à la firme Navigation Lavoie, l'opération de la traverse pour 1985/86.

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986

- Il existe une grande disparité entre les différents transporteurs et ce, au niveau des modalités, de la durée du contrat et des clauses contractuelles;

- la formule d'équilibre budgétaire qui consiste à verser une subvention égale au déficit est utilisée pour toutes les traverses à l'exception des traverses de l'Île d'Entrée et de Lotbinière/Deschambault. Ces dernières ayant respectivement une subvention fixe déterminée suite à un appel d'offres et une subvention régressive visant un autofinancement sur 10 ans;

- les modalités du calcul des subventions sur une base d'équilibre budgétaire impliquent cependant certaines contraintes. Ainsi, la S.T.Q. se voit attribuer une subvention tenant compte des compressions décrétées par le Gouvernement suite à la présentation d'un budget. En ce qui concerne Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac, la contrainte est au niveau d'un maximum pour les frais d'administration égal à 10 % des dépenses. Tandis qu'à Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, outre le principe de l'équilibre budgétaire et le plafonnement des frais d'administration, une allocation à la performance est attribuée selon certains paramètres qui visent à récompenser financièrement le transporteur advenant une amélioration de son efficience.

- la durée des contrats varie de 1 an à 10 ans et fait l'objet de contrats ou d'ententes de services paraphés par chacune des parties sauf pour la S.T.Q. Notons cependant qu'aucun protocole officiel n'existe concernant le partage des responsabilités.

Le Comité considère que le Ministère aurait intérêt à favoriser des modalités d'attribution des subventions qui soient incitatives et stimulantes pour les entreprises en vue d'une amélioration des revenus et de l'efficacité. Ces modalités pourraient s'apparenter à celles de la traverse de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon. De plus, la durée des contrats devrait être à plus long terme, en vue d'une planification budgétaire qui permette la mise en place de stratégies compatibles avec les objectifs préétablis par le Ministère.

Le Comité se questionne sur le rôle de la Direction du transport maritime en ce qui a trait au contrôle exercé au niveau de la S.T.Q. Il y aurait peut-être lieu qu'un protocole soit mis

en place entre ces deux organismes pour définir certains paramètres de gestion et certains droits de regard du Ministère envers la Société, de façon à permettre une harmonie dans la poursuite des objectifs établis par le Ministère.

3.4.4 Paramètres d'une nouvelle politique de financement

Le Comité considère que la tarification ainsi que certains privilèges comme la gratuité ne doivent être que le résultat de l'application d'une politique globale de financement. Actuellement, la participation financière du Gouvernement est le résultat d'une gratuité et d'une tarification qui tient très peu compte des caractères prioritaires de chaque traverse.

L'élaboration d'une politique de financement doit viser une plus grande équité. Ainsi, le Comité considère que l'équité ne doit pas se mesurer sur la base des tarifs, mais selon la priorité qu'accorde le Gouvernement au maintien d'une traverse par rapport à une autre et conséquemment de sa participation financière. La tarification de chaque traverse doit être le résultat de la participation financière du Gouvernement ainsi que du milieu. Dans un tel contexte, la tarification est particulière à chaque traverse et tient compte de l'aspect essentiel du lien qui varie d'une traverse à l'autre.

Le fait que les traverses de Québec/Lévis et de Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola soient traitées sur le même pied au niveau de la tarification et de la gratuité, amène le Gouvernement à subventionner pour 5 M $ la traverse de Québec/Lévis comparativement à 1 M $ pour Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, la différence étant attribuable au volume plus grand à Québec/Lévis ainsi qu'à son niveau d'efficience.

Le Comité considère que cette approche est tout à fait inéquitable dans un contexte social global puisqu'elle place ces deux traverses sur le même pied en terme de priorité accordée par le Gouvernement. Il semble qu'une coupure de service aurait des conséquences beaucoup plus grandes à Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola qu'à Québec/Lévis.

De plus le Gouvernement, selon sa politique actuelle, accorde la même importance à la traverse Québec/Lévis en 1986 qu'il en accordait en 1970 au moment où le pont de Québec était

régulièrement congestionné et où les voies rapides de circulation entre les deux rives étaient moins développées. Il y a lieu de remettre en cause la priorité qu'accorde le Gouvernement à cette traverse en regard des autres traverses.

De plus, nous ne croyons pas que les usagers d'une traverse prioritaire comme Matane/Baie-Comeau/Godbout aient à financer par une tarification élevée une traverse moins prioritaire comme Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac où la tarification est beaucoup trop basse compte tenu de la priorité que devrait avoir cette traverse sur le plan de la participation financière du Gouvernement.

Il est curieux de constater que des traverses comme Québec/Lévis ainsi que Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac s'autofinancent à des niveaux respectifs de 19 % et 13 % soit à des taux beaucoup plus faibles que les traverses de Matane/Baie-Comeau/Godbout (62 %) et Rivière-du-Loup (87 %) qui, au sens du Comité, ont des caractères essentiels beaucoup plus importants que les traverses de Québec/Lévis et de Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac.

Il semble anormal pour le Comité que pour desservir les îles, le Gouvernement doive subventionner 100 % des opérations de ces traverses. Bien que reconnaissant le caractère essentiel de ces liens, le comité considère qu'une tarification équivalente à ce qu'il en coûterait aux usagers pour circuler sur une infrastructure routière devrait tout au moins être mise en place.

Il importe de souligner que le principe de gratuité universelle qui pénalise les insulaires et qui crée de la pression pour le remplacement des infrastructures devrait être revu pour permettre aux usagers touristiques d'apporter une contribution financière qui favorise l'augmentation de la qualité du service et contribue à augmenter le pourcentage d'autofinancement.

Il faut reconnaître également que la remise en question de la gratuité pour les touristes ne devrait pas avoir de conséquences économiques importantes pour les régions concernées puisque selon les résultats de nos consultations, la gratuité universelle mise en place en 1985 n'a pas eu d'impacts significatifs sur l'apport économique.

On constate également que la mise en place de la gratuité actuelle coûte près de 10 M $ annuellement au Ministère ce qui l'oblige,

afin de maintenir son enveloppe budgétaire à son niveau actuel, à réduire le service à certaines autres traverses de façon importante. La mise en place de la gratuité par le Gouvernement pénalise sur le plan budgétaire les autres traverses qui ne jouissent pas de ce privilège même si elles peuvent être tout aussi prioritaires.

Le Gouvernement se doit de mettre en place une politique de financement qui tienne compte de certains critères permettant de mettre sur le même pied d'autofinancement les traverses qui ont des caractères prioritaires similaires.

Le Comité considère que les subventions versées aux traverses doivent être le résultat de l'application d'une politique qui tienne compte des paramètres de base tels que:

- Exclusivité du lien;
- stabilité de l'achalandage et permanence du lien;
- impact socio-économique;
- caractère provincial, régional ou local du lien;
- potentiel d'intermodalité avec d'autres moyens de transport.

L'analyse de chacune des traverses en fonction de ces critères permettrait d'établir une gradation de priorités de financement pour le Gouvernement. Ce qui l'amènerait à attribuer un pourcentage de subvention aux opérations qui pourrait varier selon la priorité de chacune des traverses et qui conséquemement nécessiterait une tarification particulière nécessaire à combler le déficit d'opération.

Advenant le cas où une traverse ayant un caractère local important se verrait placée dans une situation où la subvention et la tarification ne pourraient combler le déficit d'opération, les intéressés du milieu pourraient, compte tenu des impacts positifs de la traverse, contribuer à ce financement.

Ce modèle apporterait une tarification variant de façon plus ou moins importante selon chacune des traverses et nécessiterait, selon le caractère prioritaire, une implication du Gouvernement égale en terme de pourcentage de financement des opérations, pour deux traverses ayant la même priorité. Le montant de la subvention fluctuerait cependant, en fonction de la quantité et de la qualité des services jugés nécessaires par le Gouvernement.

Le Comité considère que la mise en place de cette approche permettrait une distribution plus équitable de l'aide gouvernementale aux traverses maritimes et serait de nature à stimuler les principaux intéressés afin de permettre la recherche de solutions originales qui pourraient accroître le service et le niveau d'autofinancement.

CHAPITRE IV

RECOMMANDATIONS

4.1 RECOMMANDATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

4.1.1 Gratuité et politique de financement

- Le Comité remet en cause le principe de la gratuité et en recommande l'abolition en s'appuyant sur le fait que tout usager du transport privé et public doit assumer une partie des coûts de transport, peu importe le mode de transport utilisé;

- le comité recommande que le Ministère se dote d'une politique de financement des traverses qui tienne compte des caractéristiques de ces traverses et des priorités du Gouvernement. Dans sa réflexion, le comité a retenu des facteurs d'influence tels que:

  - Exclusivité du lien;
  - impact socio-économique;
  - caractère local, régional ou provincial;
  - intermodalité;
  - permanence du lien (annuel ou saisonnier).

- pour appliquer une telle politique, on suggère un modèle qui, en intégrant les facteurs précités, normaliserait l'attribution des subventions;

- cette normalisation aurait comme conséquence une politique tarifaire qui ferait appel à la participation des intéressés au financement de chacune des traverses selon la catégorisation du Gouvernement. Cependant, pour la plupart des traverses, le Comité considère qu'à court terme le niveau actuel de la tarification devrait être maintenu et ce, tant et aussi longtemps que la nouvelle politique ne sera pas mise en place;

- le Comité recommande que les frais relatifs à l'entretien, l'amélioration et l'investissement dans les infrastructures demeurent à la charge entière des paliers gouvernementaux provincial et fédéral;

- le Comité recommande une implication financière du milieu dans l'opération des traverses dans les cas où les coûts d'opération sont strictement causés par une augmentation du service demandé par le milieu et relié au développement touristique. On pense surtout à l'ajout d'un deuxième navire pour la saison touristique.

4.1.2 Budget du transport maritime

- Le Comité recommande que le budget du transport maritime ne soit pas inférieur au niveau actuel qu'il considère comme un minimum. Il pourrait cependant être réaménagé en fonction des recommandations du comité et des priorités du Gouvernement afin d'obtenir une plus grande équité;

- le Comité recommande que le Ministère complète son programme d'investissements en rapport avec les gares et les infrastructures;

- le Comité recommande que soit examinée, par les divers intervenants, la possibilité que le milieu s'implique davantage dans la gestion des infrastructures (entretien, gardiennage, restauration) compte tenu des bénéfices socio-économiques qu'il retire des traverses.

4.1.3 Rationalisation

- Le Comité constate que les efforts de rationalisation effectués aux cours des dernières années ont permis de respecter l'enveloppe budgétaire du transport maritime au niveau décrété par le Gouvernement. Il faut cependant noter que ces mesures qui ont sérieusement affecté le service de certaines traverses, ne sont que le résultat d'une gestion à court terme et qu'il est inconcevable de poursuivre dans cette voie, Le Comité recommande:

  - Que le Ministère établisse conjointement avec la S.T.Q. un plan d'action qui permettra, sur une base quinquennale, d'établir des stratégies de rationalisation pour dégager une marge de manoeuvre tout en maintenant le service à un niveau acceptable. Ces stratégies qui permettront de réduire les coûts fixes pourraient aller jusqu'à confier au secteur privé la gestion de certaines traverses.

4.1.4 Société des traversiers du Québec

- Le Comité recommande que le Ministère réexamine la vocation de la S.T.Q. en regard des éléments suivants:

  - Objectifs et mandat de la S.T.Q. en rapport avec la gestion, le service et la tarification;

  - cadre juridique de la S.T.Q. pour lui donner l'autonomie de gestion requise et de là, l'imputabilité;

  - définition des responsabilités entre le Ministère et la S.T.Q., spécialement au niveau de l'élaboration et du contrôle du budget annuel. Une fois les budgets approuvés par le Ministère, la Société aurait une liberté d'exécution et le Ministère contrôlerait les résultats en fin d'exercice;

  - rôle du conseil d'administration de la S.T.Q. en terme de représentativité et de pouvoir décisionnel des représentants du Gouvernement, etc.;

- Le Comité recommande que la S.T.Q. se dote d'un système d'information qui lui permette d'être plus sensibilisée aux besoins de la population et que dans l'immédiat, elle informe mieux les usagers de leurs droits relatifs à la gratuité pour les traverses Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola;

- le Comité recommande que les coûts du siège social de la Société soient traités distinctement et soient assumés entièrement par le ministère des Transports.

4.1.5 Transporteurs privés

- Le Comité recommande que le Ministère accorde une préférence à la négociation des contrats avec les firmes privées qui assurent déjà la gestion des traverses et que ces contrats répondent aux critères suivants:

  - Qu'ils soient signés avant le début de l'exercice financier;

- qu'ils aient une durée minimum de trois ans avec possibilité de renouvellement de deux ans s'il y a consentement des deux parties;

- qu'ils soient formulés de façon à inciter l'entreprise à améliorer le service et que le principe de subvention à l'équilibre budgétaire soit aboli, ou à tout le moins modifié par des modalités qui incitent fortement l'entreprise à améliorer son efficience;

- le Comité recommande que le Ministère et les transporteurs y compris la Société, ajustent leurs démarches budgétaires de sorte que les portions du financement provenant de la subvention et de la tarification soient déterminées avant le début de l'exercice financier.

4.1.6 Autres recommandations générales

Le Comité recommande:

- Que le service de la signalisation du Ministère soit saisi de la demande des usagers et des transporteurs en rapport avec le sigle et l'ensemble de la signalisation routière nécessaire à l'utilisation des traversiers et qu'autant d'importance soit accordée à l'identification des traverses qu'à celles des municipalités;

- que les autorités municipales fassent de même en rapport avec la signalisation sur leur propre territoire;

- que le Ministère, conjointement avec la S.T.Q. et les transporteurs, établisse pour chaque traverse, et spécialement pour celle de Matane/Baie-Comeau/Godbout, un plan d'action visant à assurer la disponibilité d'un traversier en cas d'arrêt prolongé dû à un bris majeur;

- que le Ministère, de concert avec les transporteurs et le gouvernement fédéral, examine la possibilité d'une certification par la Garde côtière canadienne qui tienne compte de l'achalandage et non de la capacité maximale du navire;

- que les transporteurs fassent le maximum pour établir des horaires qui répondent aux besoins de la population tout en respectant les contraintes de gestion et de navigation;

- que les transporteurs sensibilisent leur personnel à l'importance de l'accueil des usagers du service, etc.;

- que les transporteurs prennent des dispositions pour permettre aux municipalités d'utiliser les infrastructures et les traversiers aux fins de publicité touristique en autant que les coûts sont défrayés par ces dernières.

4.2 RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES À CHAQUE TRAVERSE

4.2.1 Québec/Lévis

Compte tenu de la diminution constante du nombre de véhicules depuis 1981/1982, du coût très élevé de cette traverse et de l'importance de l'aide financière requise, le Comité recommande:

À court terme:

- De ne plus investir dans les navires et infrastructures pour fins de transport de véhicules;

- d'orienter l'amélioration du service en fonction des passagers;

- de préparer un plan de rationalisation pour permettre:

  - De réduire de façon substantielle les coûts d'opération;

  - de privilégier le service de passagers aux heures de pointe;

  - d'examiner la possibilité d'intégrer la tarification des piétons et les horaires à celle de la C.T.C.U.Q. et de la C.I.T.R.S.Q.

À moyen terme:

- Qu'une étude globale soit entreprise avec les intéressés afin de revoir le service entre Québec et Lévis, l'utilisation des

infrastructures et la possibilité d'utiliser un navire dédié uniquement aux passagers.

4.2.2 Matane/Baie-Comeau/Godbout

Le comité recommande:

- De ne plus réduire le nombre de traversées pour rationaliser les dépenses compte tenu de la position géographique de cette traverse;

- de demander à la S.T.Q. de faire des propositions pour:

  a) L'amélioration du service à bord (restauration, garderie, bar,);

  b) faciliter l'accès au navire pour les handicapés et améliorer la sécurité des piétons à Matane;

  c) réaménager les horaires de façon à satisfaire les demandes des travailleurs;

- de demander au Ministère de considérer la construction d'une nouvelle gare à Baie-comeau étant donnée sa vétusté d'autant plus que le gouvernement fédéral envisage de déplacer les rampes d'embarquement;

- de demander à la S.T.Q. de revoir le système de réservation quant à son coût, sa pertinence, son utilisation et ses contraintes.

4.2.3 Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive

Le Comité recommande:

- Que le Ministère examine la pertinence du désir de la population de l'Île aux Coudres d'opérer le système de traversiers. Cette recommandation pourrait être envisagée soit dans une optique de privatisation de certaines traverses soit par l'octroi d'un contrat de service.

4.2.4 Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola

Le Comité recommande:

- Que le Ministère accélère son programme d'amélioration des infrastructures à Saint-Ignace-de-Loyola;

- que la S.T.Q. produise une évaluation de la pertinence de l'utilisation d'un deuxième navire en saison estivale;

- que le Ministère et la S.T.Q. prennent des dispositions pour faciliter un accès sécuritaire au navire pour les piétons et sur chaque rive.

4.2.5 Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac

Le Comité recommande:

- Que le Ministère construise une gare (salle d'attente et services sanitaires) du côté de Baie-Sainte-Catherine.

- que l'horaire des traversiers soit réaménagé afin de diminuer les périodes d'attente.

4.2.6 Île aux Grues/Montmagny

Le Comité recommande le statut quo concernant la demande des insulaires d'avoir un service à l'année, compte tenu du contexte économique actuel.

Concernant l'opération du traversier, que la S.T.Q. continue de procéder par contrat de service en privilégiant les insulaires.

Le Comité recommande au Ministère de poursuivre son programme d'investissement touchant les haltes d'attente avec stationnements aux endroits nécessaires.

4.2.7 Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/Havre-Aubert

Le Comité recommande que le transporteur fasse une demande de certification pour hausser de 20 à 30 passagers la capacité du navire.

De plus, le Ministère devrait entreprendre les démarches nécessaires avec le gouvernement fédéral afin que le transporteur puisse bénéficier d'un emplacement réservé au quai de Havre-Aubert ainsi que d'installations pour faciliter l'embarquement.

4.2.8 Rivière-du-Loup/Saint-Siméon

Le Comité recommande:

- De maintenir la période d'opération de la traverse à la durée actuelle, soit du début d'avril au 6 janvier, compte tenu du service annuel à Matane/Baie-Comeau/Godbout;

- d'assurer la disponibilité du "Radisson" afin de répondre à la demande saisonnière de cette traverse;

- de mettre en place les infrastructures (gare et stationnement) prévues à Saint-Siméon;

- que le Ministère intervienne auprès du gouvernement fédéral pour améliorer les quais sur les deux rives.

4.2.9 Saint-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac

Le Comité recommande au Ministère d'étudier la pertinence de maintenir les subventions actuelles de cette traverse, compte tenu des investissements d'infrastructures routières qui permettent un lien alternatif adéquat.

4.2.10 Lotbinière/Deschambault

Le Comité recommande que le Ministère poursuive les démarches auprès du gouvernement fédéral afin que le dragage nécessaire au maintien du service actuel soit effectué.

De plus, compte tenu de la nécessité d'un lien commercial, le Ministère devrait réexaminer le contrat actuel.

ANNEXES

Annexe "A"

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Pour les traverses de la Société des traversiers du Québec

Du syndicat, Centrale des syndicats nationaux (C.S.N.)

France Chantal	F.E.E.S.P.-C.S.N.
Carole Blais	Syndicat des employés de traverse du Saint-Laurent, C.S.N.
Yves Lamontagne	C.S.N.
Pierre Boisvert	C.S.N.
Jacques Verret	C.S.N.
Luc Desjardins	Président du Syndicat des employés de la S.T.Q., Québec/Lévis C.S.N.
Gervais Chouinard	C.S.N. Matane
François Carpentier	Président du Syndicat des marins C.S.N.

du transporteur (Siège social de la Société des traversiers du Québec)

Jacques Clermont	Président S.T.Q.
Ghyslain Fortier	Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Danielle Paradis	Vice-présidente à l'administration et aux finances
Patrice St-Amand	Vice-président à l'exploitation
Jean Cantin	Adjoint au vice-président à l'exploitation

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Québec / Lévis

de la population 7 août 1986

Gilles Fortin	Président du Comité consultatif d'urbanisme, ville de Lévis, M.R.C. Desjardins
Roger Lachance	Maire de Pintendre
André Roy	Secrétaire-trésorier, M.R.C. Desjardins
Vincent Chagnon	Maire de Lévis
André Lemieux	Directeur de la Chambre de commerce de Lévis
Michel Rivard	Président C.U.Q. (Communauté urbaine de Québec)
Jacques Perreault	Directeur général, ville de Québec
André Forgues	Président C.T.C.U.Q. (Commission de transports de la communauté urbaine de Québec)
Michel Prévost	Adjoint au directeur général, C.T.C.U.Q.
Reynald Blouin	Directeur financier, C.T.C.U.Q.
Pierre Talbot	Vice-président de la Chambre de commerce de Québec

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Matane / Baie-Comeau / Godbout

de la population — 30 juillet 1986 (Matane)

Anne-Marie Michaud	Saint-Ulric Village
Micheline Lalonde	Association touristique
Jean-Yves Murray	Maire de Saint-René
Jacques Grenier	Maire de Saint-Léandre
Jean-Marc Paquet	Maire de Saint-Ulric
Raymond Magella	Maire de Baie-des-Sables
Raymond Desjardins	Préfet de la M.R.C. de Matane et maire de Sainte-Félicité Village
Raymond Bélanger	Maire de Saint-Jérome, paroisse
Léon Dion	Maire de Grosses-Roches
Maurice Gauthier	Maire de Matane
Basil Costaud	Maire de Petite-Matane
Jean-Luc Bouchard	Maire de Saint-Adelme
Rolland Desjardins	Maire de Sainte-Félicité, paroisse
M. Bouffard	Commissaire à la Commission industrielle

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Matane / Baie-Comeau / Godbout

de la population	30 juillet 1986	(Baie-Comeau)
Violaine Coiteux		Responsable Accueil et Information A.R.T. de Manicouagan
Loraine Gagnon-Fortin		Présidente, Chambre de commerce de Baie-Comeau
Robert Côté		Commissaire Commission industrielle de Baie-Comeau
Roger Thériault		Maire de Baie-Comeau
Denis Hubert		Agent de développement C.R.D. de la Côte-Nord
Jean-Guy Rousseau		Président du Comité de planification des infrastructures portuaires
Yoland Gagné		Préfet de la M.R.C. de Manicouagan
Désiré Dérosby		Maire de Baie-Trinité
Gérard Labrie		Maire de Godbout

de la population	18 août 1986	(Baie-Comeau)
Colette Girard		CRIC, Port-Cartier
Micheline Noël		(S.D.E.) Société de développement économique, Région du fer
Diane Dressdell		Attachée politique du député de Duplessis
Gérard Labrie		Maire de Godbout
Allen Losier		Échevin de Sept-Îles
Denis Perron		Député de Duplessis
Louis Leblanc		Chambre de commerce de Sept-Îles
Gilles Champlain		Corporation de promotion industrielle de Sept-Îles
Jacques Laflamme		Chambre de commerce de Port-Cartier
Roger Thériault		Maire de Baie-Comeau
Jean-Yves Cloutier		Secrétaire-trésorier, M.R.C. de Manicouagan
Gilles Luckewik		Chambre de commerce de Sept-Îles

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Île aux Coudres / Saint-Joseph-de-la-Rive

de la population — 1er août 1986

Lise Dufour	Conseillère de la municipalité La Baleine et membre du Conseil d'administration de la S.T.Q.
Rémi Tremblay	Maire de Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres
Gilbert Leclerc	Maire de La Baleine

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Sorel / Saint-Ignace-de-Loyola

de la population 4 août 1986

Alain Beaulieu	Coordonnateur, M.R.C. d'Autray
Claude Joyal	Secrétaire-trésorier M.R.C. d'Autray
Oliver Gravel	Préfet, M.R.C. Bas-Richelieu
Bernard Lemay	Commissaire C.D.E., Tracy
Pierre Pépin	Président de la Chambre de commerce, Sorel/Tracy
Serge Giroux	Maire de Saint-Ignace-de-Loyola
Fernand Giroux	Pro-maire de Berthierville
P.-Émile Lavallée	Maire de Sainte-Geneviève-de-Berthier
Claude Piette	Préfet de la M.R.C. d'Autray

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Baie-Sainte-Catherine / Tadoussac

<u>de la population</u>	31 juillet 1986
Corinne Dufour	Secrétaire-trésorière de Baie-Sainte-Catherine
Béatrice Maltais	Préfet de la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord
Alain Tremblay	Secrétaire-trésorier de la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord
Georges-Yvan Gagnon	Préfet de la M.R.C. de Charlevoix-Est
Henri-Paul Chamberland	Maire de Baie-Sainte-Catherine

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Île aux Grues / Montmagny

de la population — 7 août 1986

Michel Normand	Maire de l'Île aux Grues
Daniel Racine	Coordonnateur, M.R.C. de Montmagny
Gilbert Normand	Maire de Montmagny
Bernard Létourneau	Directeur général de la M.R.C. de Montmagny

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Île d'Entrée / Havre-Aubert / Cap-aux-Meules

de la population — 30 septembre 1986

Lise Chevrier	Secrétaire-trésorière de la M.R.C. Les Îles-de-la-Madeleine
Isaac Hubert	Municipalité Havre-aux-Maisons
Robert Forest	Municipalité Étang-du-Nord
Ivan Quin	Maire de l'Île d'Entrée
Gérald Verdier	Préfet de la M.R.C. Les Îles-de-la-Madeleine
Jeannot Gagnon	Aménagiste, M.R.C. Les Îles-de-la-Madeleine
Donald Pealey	Municipalité Grande-Entrée
Donald Delaney	Municipalité Cap-aux-Meules

du transporteur

Roland Renaud	Pêches et Transports Renaud

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Rivière-du-Loup / Saint-Siméon

<u>de la population</u>	29 juillet 1986
Émilien Michaud	Préfet de la M.R.C. de Rivière-du-Loup
André Guay	Secrétaire de la M.R.C. de Rivière-du-Loup
Daniel Filion	Ministère des Transports/Rivière-du-Loup
Jean Brousseau	Vice-président, Chambre de commerce, du tourisme et de l'industrie du Grand-Portage
Marc Jean	Ville de Rivière-du-Loup
Louis-Marie Gagnon	M.R.C. de Rivière-du-Loup
Robert Chouinard	M.R.C. de Rivière-du-Loup
Jos Roy	M.R.C. de Rivière-du-Loup
Claude Anctil	Ministère des Transports/Rivière-du-Loup
Émilien Michaud	Préfet de la M.R.C. de Rivière-du-Loup
Suzette De Rome	Association touristique du Bas-Saint-Laurent
Lorraine Boivin	Association touristique de Rivière-du-Loup
Guy Dufour	Corporation de promotion industrielle de la région de Rivière-du-Loup
Pierre Dubé	Président, Corporation de promotion industrielle de la région de Rivière-du-Loup
Gilles D'Amours	Directeur général, Chambre de commerce de Rivière-du-Loup
Gilles Desrosiers	Attaché politique du ministre Albert Côté
<u>du transporteur</u>	12 août 1986
Richard Michaud	Directeur général, Traverse/Rivière-du-Loup/Saint-Siméon Ltée

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Lotbinière / Deschambault

de la population	4 août 1986	
	Ernest Masson	Préfet de la M.R.C. de Portneuf
du transporteur		
	Roger Leclerc	Secrétaire
	Roger Leclerc	Propriétaire
	J.-Louis Leclerc	Direction

CONSULTATION

Liste des personnes consultées

Traverse: Saint-Juste-du-Lac / Notre-Dame-du-Lac

<u>de la population</u>	29 juillet 1986	
	Gilles Thériault	Usager
	Paul Michaud	Usager
	Alonzo Lemay	Préfet de la M.R.C. de Témiscouata
	Réal Voisine	Maire de Notre-Dame-du-Lac
	Roland Lebel	Président de la Chambre de commerce de Notre-Dame-du-Lac
	Gérard Héroux	Président de l'Association des marchands, quartier commercial de Notre-Dame-du-Lac
	Albert Lebel	Maire de Saint-Juste-du-Lac
	Laurent Grondin	Maire d'Auclair
	Jacques Morin	Conseiller d'Auclair
<u>du transporteur</u>	29 juillet 1986	
	Murielle Brisebois	Présidente du Syndicat coopératif de la traverse de Saint-Juste-du-Lac
	Michel Lebel	Secrétaire-gérant du Syndicat coopératif de la traverse de Saint-Juste-du-Lac
	Normand Ouellet	Capitaine

Annexe "B"

TRAVERSE TROIS-PISTOLES/LES ESCOUMINS

Le Comité a accepté d'entendre les utilisateurs ainsi que les doléances du transporteur monsieur Roger Rioux. Cela, même si cette traverse n'est pas subventionnée par le ministère des Transports.

Toutefois, elle ne fera pas l'objet de recommandations particulières.

Les attentes du milieu

Au niveau du service:

- Est nécessaire pour desservir adéquatement les deux rives, plus particulièrement pour les usagers de la Haute-Côte-Nord, leur évitant de longs détours par les trois autres traverses et des périodes d'attente très longues;
- est aussi nécessaire aux localités des deux régions, notamment aux plans du développement touristique et commercial;
- sert d'alternative lorsqu'il y a arrêt de service à l'une des traverses voisines;
- devrait être reconnue comme étant essentielle par le ministère des Transports du Québec;
- nécessite le dragage pour assurer le maintien du service en dehors des périodes de hautes marées.

Au niveau des infrastructures:

- Effectuer des réfections majeures autant au quai des Escoumins qu'au quai de Trois-Pistoles.

Au niveau de la tarification:

- Son coût est très élevé parce qu'elle n'est pas subventionnée contrairement aux trois autres traverses.

Au niveau de la participation financière:

- Consulter le milieu dans sa recherche d'avenues de financement.

Les attentes du transporteur

Il désire que la traverse soit reconnue comme étant "essentielle" par le gouvernement du Québec:

- Que le gouvernement fédéral fasse les travaux de dragage nécessaires et améliore les infrastructures;

- qu'une aide financière lui soit versée, permettant de procéder à des travaux de dragage évalués à 1,8 M $ répartis sur cinq ans;

- qu'il puisse se porter acquéreur de la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon en vue de fusionner si nécessaire les deux traverses en une seule. Cela même si cette démarche a échoué il y a quelques années. Monsieur Rioux est d'avis que l'opération s'autofinancerait;

- que l'aide financière fournie aux deux traverses voisines lui cause de sérieux préjudices du fait qu'elle leur permet de développer leurs services et de limiter leurs tarifs. Ceci le force à ajuster ses propres tarifs. Il ne peut donc obtenir les revenus nécessaires au maintien de la qualité et du développement du service à la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins, allant jusqu'à subir des déficits d'opération.

Analyse

Au cours des dernières années, l'opérateur a fait des demandes assidues pour que son service soit déclaré "essentiel" dans le but d'obtenir des subventions, le dragage et l'amélioration des infrastructures.

Le ministère des Transports du Québec n'a pas donné suite à ces demandes considérant que les services des traverses Rivière-du-Loup/Saint-Siméon et Matane/Baie-Comeau/Godbout sont suffisants pour répondre à la demande entre les deux rives du fleuve dans cette partie du Québec. Cette position s'appuie sur deux études: "Étude de transport de l'Est du Québec - Lalonde, Valois - 1970" et l'"Étude des traverses fluviales et maritimes en aval de l'Île aux Coudres - ministère des Transports (M.T.Q.) - 1982".

Par ailleurs, le gouvernement du Canada s'appuie sur la position du ministère des Transports du Québec pour ne pas procéder aux réfections et aux améliorations demandées.

Le Comité a procédé à l'analyse des achalandages des dernières années aux trois traverses concernées et a mis en relation les trafics des deux traverses Trois-Pistoles/Les Escoumins et Rivière-du-Loup/Saint-Siméon avec la capacité de cette dernière pour la période de fort achalandage.

À la lumière du tableau I et de la figure I, dont les données sont tirées des statistiques de 1983, nous constatons que la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins accapare le dixième du trafic de passagers et de véhicules durant les mois où le tourisme a le moins d'impact et que cette proportion diminue de moitié en début et en fin de saison de navigation.

La traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon prend plus du tiers du trafic et maintient cette proportion tout au cours des quatre mois de référence.

La traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout s'approprie près de 55% du trafic et dépasse 60% en mai et octobre.

On peut déduire:

- Que la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins, à l'instar des deux autres, a une offre de services de beaucoup supérieure à la demande durant la période analysée;

TABLEAU 1

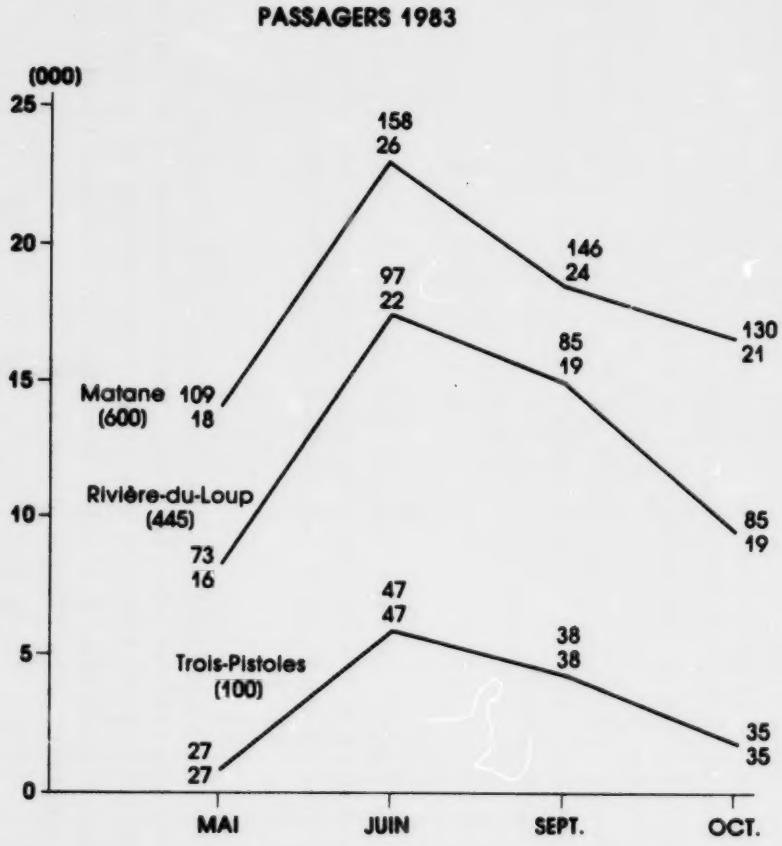
TRAFIC INTERRIVE

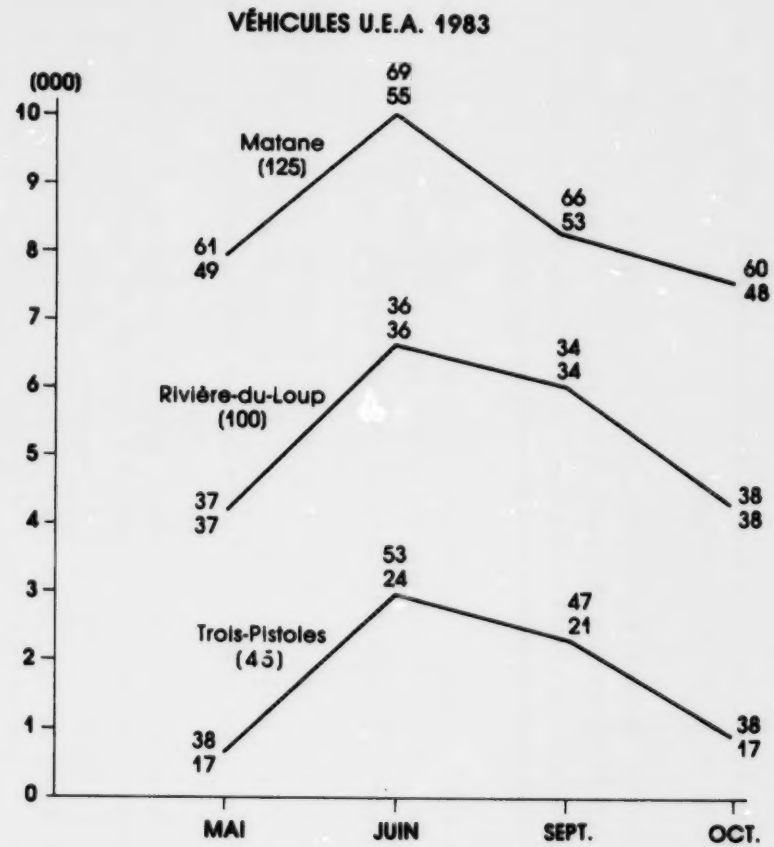
Période	Trois-Pistoles/ Les Escoumins		Rivière-du-Loup/ Saint-Siméon		Matane/Baie-Comeau/Godbout		TOTAL	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Passagers								
mai	900	3,9	8 200	35,5	14 000	60,6	23 100	100,0
juin	5 800	12,5	17 500	37,8	23 000	49,7	46 300	100,0
septembre	4 200	11,1	15 000	39,8	18 500	49,1	37 700	100,0
octobre	1 800	6,5	9 500	34,1	16 500	69,9	27 800	100,0
Total	12 700	9,4	50 200	37,2	72 000	53,4	134 900	100,0
Véhicules								
mai	600	4,8	4 100	32,5	7 900	62,7	12 600	100,0
juin	2 900	14,9	6 600	33,8	10 000	51,3	19 500	100,0
septembre	2 300	13,9	6 000	36,1	8 300	50,0	16 600	100,0
octobre	850	6,7	4 200	33,2	7 600	60,1	12 650	100,0
Total	6 650	10,8	20 900	34,1	33 850	55,2	61 350	100,0

Statistiques 1983

Comité Hovington
Novembre 1986

FIGURE 4





• Chiffre du haut; Moy./Traversée

• Chiffre du bas ; Moy./Capacité %

COMITÉ HOVINGTON

- que l'importance de la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins est très faible par rapport à ses deux voisines;

- que la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout accapare le trafic de la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins en période creuse et lorsque cette dernière cesse ses activités puisque la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon maintient sensiblement le même pourcentage du trafic;

- que la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins est surtout à caractère touristique et que sa clientèle d'usagers réguliers ne peut être que très faible par rapport à celle des deux autres traverses.

Le tableau 2 illustre les trafics des mois de juin, juillet et août aux traverses Trois-Pistoles/Les Escoumins et Rivière-du-Loup/Saint-Siméon et en compare la somme avec la capacité de service que peut offrir cette dernière.

On constate qu'au plus fort de l'achalandage, la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins atteint près du trois-quart (75%) de sa capacité (moyenne de juillet) comparativement à 98,1% à la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon avec l'utilisation du navire "Trans-Saint-Laurent" seulement.

On constate finalement que la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon, qui dispose des services du navire d'appoint "Radisson" en période estivale depuis de nombreuses années, peut absorber entièrement le trafic de la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins sans atteindre sa capacité maximale.

Le comité reconnait toutefois l'importance de cette traverse pour les régions de la Haute Côte-Nord et de Trois-Pistoles sur le plan du tourisme et du développement régional.

CONCLUSION

Conséquemment, le comité ne peut appuyer la demande de la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins à l'effet qu'elle soit reconnue "essentielle" au même titre que les traverses de Rivière-du-Loup/Saint-Siméon et Matane/Baie-Comeau/Godbout.

Cependant, le comité reconnaissant l'importance de cette traverse sur le plan du développement touristique et régional, appuie l'action du ministre des Transports en sa qualité de ministre responsable de l'Office de planification et du développement du Québec à l'effet d'étudier si l'aspect touristique de cette traverse pourrait faire l'objet d'une aide.

TABLEAU 2

ANALYSE DE L'ACHALANDAGE

Traverses Trois-Pistoles / Les Escoumins / Rivière-du-Loup / Saint-Siméon

Basé sur l'utilisation quotidienne

	Traverse Trois-Pistoles				*Traverse Rivière-du-Loup				TOTAL - ACHALANDAGE			Achalandage total VIA Rivière-du-Loup/Saint-Siméon						
																+ Radisson		
	Achal.	Serv.	Tr.	Util%	Achal.	Serv.	Tr.	Util%	Achal.	Serv.	Util%	Achal.	Serv.	Tr.	*Util%	Serv.	Tr.	**Util%
PASSAGERS																		
Juin	215,1	400	(4,2)	53,8%	718,1	2364	(5,3)	30,4%	933,2	2764	33,8%	933,2	2676	(6 tr)	34,9%	-	-	34,9%
Juillet	398,4	500	(5,0)	79,7%	1687,5	3211	(7,2)	52,6%	2085,9	3711	56,2%	2085,9	3568	(8 tr)	58,5%	1500	(6 tr)	41,2%
Août	292,3	400	(4,0)	73,0%	1427,2	3568	(8,0)	40,0%	1719,5	3968	43,3%	1719,5	3568	(8 tr)	48,2%	-	-	48,2%
TOTAL	911,8	1400		65,1%	3832,8	9143		41,9%	4743,6	10443	45,4%	4743,6	9812		48,3%	1500		41,9%
VÉHICULES U.E.A.																		
Juin	113,6	189	4,2	60,1%	320,5	530	(5,3)	60,5%	434,1	719	60,4%	434,1	600	(6 tr)	72,4%	-	-	72,4%
Juillet	166,6	225	5,0	74,0%	706,1	720	(7,2)	98,1%	872,7	945	92,4%	872,7	800	(8 tr)	109,1%	330	(6 tr)	77,2%
Août	122,6	180	4,0	68,1%	590,6	800	(8,0)	73,8%	713,2	980	72,8%	713,2	800	(8 tr)	89,2%	-	-	89,2%
TOTAL	402,8	594		67,8%	1617,2	2050		78,9%	2020,0	2644	76,4%	2020,0	2200		91,8%	330		79,8%
Caract. des navires	Gobelet d'Argent				Trans St-Laurent				Gobelet d'argent + Trans St-Laurent			Trans St-Laurent + Radisson						
Nbre passagers	100				446							446				250		
Nbre véh. (U.E.A.)	45				100							100				55		
Caract. des traverses	Conditionné par la marée Saisonnier				Peut opérer 24 heures/jour Saisonnier							Peut opérer 24 heures/jour Saisonnier						
Nbre de traversées	Max. de 5 par jour mais par régulièrement				Peut effectuer 8 traversées par jour							Peut effectuer 8 traversées par jour				+ 6 traversées par jour (14) et même plus		

Source: Trafic 1982-1983-1984 à la traverse Trois-Pistoles / Les Escoumins — Trafic 1985 à la traverse Rivière-du-Loup / Saint-Siméon

* avec utilisation du Trans St-Laurent seulement

** avec utilisation du Radisson

Achal: achalandage Serv.: service offert Tr: nombre de traversées par jour Util%: utilisation du service en %
UEA : unité équivalente automobile

Service de l'exploitation - Direction du transport maritime

Novembre 1986

ANNEXE "B"

Liste des personnes consultées

<u>de la population</u>	1er août 1986	
	Béatrice Maltais	Préfet de la M.R.C. de la Haute-Côte-Nord
	Madeleine Morneau	Mairesse des Escoumins
	Liette Veilleux	CODEB
	Denis Hubert	Agent de développement, C.R.D. de la Côte-Nord
	Bernard Giroux	Maire de Saint-Paul-du-Nord
<u>du transporteur</u>	12 août 1986	
	Roger Rioux	Propriétaire de la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins
	Yvon Chouinard	Conseiller juridique de la traverse Trois-Pistoles/Les Escoumins

RAPPORT DU COMITÉ SUR LES TRAVERSES MARITIMES

ANNEXES "C"

Informations statistiques et financières.

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986

ANNEXE C-1

PAGES

"Principales caractéristiques des services de traversiers (1986) 5

Comité Hovington

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES SERVICES DE TRAVERSIERS (1986)

TRAVERSES	NAVIRE			MAIN D'OEUVRE [4]			SERVICE				
	JAUGE BRUTE (tonnes)	CAPACITE		NAVIRE		PERSONNEL DE TERRE [2]	MOIS D'OPERATION	TRAVERSEES QUOTIDIENNES	TEMPS/DUREE DE TRAVERSEE	CONTRAINTE	GRATUITE
		Passagers	Véhicules (U.E.A.)	Equipes	Personnel d'équipage						
S.T.Q. Siège social						41					
QUEBEC / LEVIS											
- Alphonse-Desjardins [1]	1 741	700	55	4,0	81	45	12	36	10 min/ 1 km	nil	Partielle
- Lomer-Gouin [1]	1 741	700	55				12	36	10 min/ 1 km	nil	
MATANE / BAIE-COMEAU / GODBOUT											
- Camille-Marcoux [1]	6 121	600	125	2,0	62	35	12	4	140 min/ 54 km	nil	nil
ILE AUX COUDRES / ST-JOSEPH-DE-LA-RIVE											
-Joseph-Savard [1]	1444	400	60	3,0	24	9	12	23,5	15 min/ 3,7 km	nil	totale
- Trois-Rivières (saisonnier)	882	600	73				3				
SOREL / SAINT-IGNACE-DE-LOYOLA											
- Catherine-Legardeur [1]	1348	400	60	3,0	3,3	14	12	48	10 min/ 1,6 km	nil	Partielle
- Lucien-L. (saisonnier)	866	300	55				3				

1. Renforçé pour naviguer dans la glace 2. N'inclut pas le personnel occassionnel mais incluant le surnuméraire 3. 6 jours d'opération/semaine
4. Le nombre d'employés indiqué provient du budget 1986-87

ANNEXE C-1

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES SERVICES DE TRAVERSIERS (1986)

TRAVERSES	NAVIRE			MAIN D'OEUVRE [4]			SERVICE				
	JAUGE BRUTE (tonnes)	CAPACITE		NAVIRE		PERSONNEL DE TERRE [2]	MOIS D'OPERATION	TRAVERSEES QUOTIDIENNES	TEMPS/DUREE DE TRAVERSEE	CONTRAINTE	GRATUITE
		Passagers	Véhicules (U.E.A.)	Equipes	Personnel d'équipage						
BAIE STE-CATHERINE / TADOUSSAC											
- Jos-Deschênes [1]	1 287	400	60	3,5	44	11	12	52,0	8 min/ 1,6 km	nil	TOTALE
- Armand-Imbeau [1]	1 285	400	60				12	"	"	"	
ILE AUX GRUES / MONTMAGNY											
- Gnue-des-Iles	477	120	26	1,0	8	1	9,0	4,8	35 min/ 7,8 km	glaces, marée	totale
RIVIERE-DU-LOUP / SAINT-SIMEON											
- Trans-St-Laurent [1]	2 173	450	100	2,0	68	4	9,0	6,5	75 min/ 25.6 km	glaces	nil
- Radisson (saisonnier)	2 149	400	50				3,0	6,0			
SAINT-JUSTE-DU-LAC / NOTRE-DAME-DU-LAC											
- Le Corégone	213	100	20	3,0	9	1	8,0	35,0	12 min/ 1,0 km	glaces	nil
LOTBINIERE / DESCHAMBAULT											
- Traverse Lotninière II	63	20	6	1,0	2	1	6,0	6,5	15 min/ 2,2 km	glaces, marée	nil
ILE D'ENTREE / HAUVRE-AUBERT / CAP-AUX MEULES											
- Gertrude-Béatrice [3]	40	20	0	1,0	2	1	8,0	4,0	45 min/ 11 km 55 min/ 14 km	glaces	Partielle

1. Renforçé pour naviguer dans la glace 2. N'inclut pas le personnel occasionnel mais incluant le sûrnuméraire 3. 6 jours d'opération/semaine
4. Le nombre d'employés indiqué provient du budget 1986-87

ANNEXE C-1 (suite)

ANNEXE C-2

PAGES

"Tableau des traverses subventionnées"

2.1 Dépenses d'opération 9

2.2 Revenus..... 10

2.3 Subventions..... 11

TABLEAU DES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES
DÉPENSES D'OPÉRATION

	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986
S.T.Q. (Siège social)	868 996 $	932 586 $	1 278 546 $	1 429 810 $	1 682 511 $	1 849 289 $	1 676 549 $
Traverses opérées par la S.T.Q.							
Québec/Lévis	3 397 330 $	4 288 251 $	4 932 833 $	5 294 926 $	5 875 153 $	5 928 077 $	6 145 178 $
Matane/Baie-Comeau/Godbout	4 664 797 $	5 044 772 $	6 058 258 $	5 536 559 $	6 122 723 $	5 873 426 $	6 677 554 $
Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	1 297 130 $	1 510 407 $	1 592 074 $	1 643 185 $	2 195 013 $	1 904 328 $	2 346 116 $
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1 058 138 $	1 216 165 $	1 266 937 $	1 503 176 $	1 592 939 $	1 624 078 $	2 143 604 $
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	2 035 598 $	1 779 624 $	3 094 966 $	2 772 045 $	2 859 283 $	3 385 678 $	3 880 500 $
Île aux Grues/Montmagny	114 164 $	124 343 $	283 775 $	326 374 $	305 091 $	358 257 $	378 394 $
Traverses privées							
Île d'Entrée/H.-A/Cap-aux-Meules	40 277 $	46 676 $	56 819 $	71 115 $	75 160 $	55 519 $	55 481 $
Rivière-du-Loup/St-Siméon	1 606 243 $	1 770 753 $	1 880 473 $	1 791 422 $	2 127 295 $	2 472 362 $	2 565 044 $
St-Juste-du-Lac/N.-D.-du-Lac	209 415 $	257 309 $	266 181 $	241 735 $	253 332 $	283 254 $	341 139 $
Lotbinière/Deschambault	23 369 $	23 658 $	31 647 $	35 137 $	49 769 $	51 658 $	57 591 $
Total: S.T.Q.	11 286 391 $	14 771 805 $	18 507 389 $	18 506 075 $	20 632 713 $	20 923 133 $	23 247 895 $
Total: Traverses privées	4 029 066 $	2 222 739 $	2 235 120 $	2 139 409 $	2 505 556 $	2 862 793 $	3 019 255 $
GRAND TOTAL	15 315 457 $	16 994 544 $	20 742 509 $	20 645 484 $	23 138 269 $	23 785 926 $	26 267 150 $

NOTE: Pour fins comparatives les dépenses de capital, de crédit-bail, d'amortissement et d'affrètement ont été exclues des coûts. Les dépenses du siège social de la S.T.Q. imputées à ses traverses ont été ramenées au siège social.

Comité Hovington

ANNEXE C-2.1

TABLEAU DES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES
REVENUS D'OPÉRATION

	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986
S.T.Q. (Siège social)	96 171 $	563 $	159 549 $	453 489 $	374 519 $	382 529 $	460 565 $
Traverses opérées par la S.T.Q.							
Québec/Lévis	991 454 $	1 089 202 $	1 224 074 $	1 417 751 $	1 345 388 $	1 490 159 $	1 185 890 $
Matane/Baie-Comeau/Godbout	2 898 760 $	2 980 926 $	3 042 339 $	3 814 914 $	4 089 152 $	4 028 301 $	4 136 715 $
Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	257 713 $	268 532 $	265 882 $	437 413 $	578 062 $	525 269 $	13 251 $
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	821 988 $	772 752 $	276 594 $	871 834 $	988 026 $	1 062 524 $	1 134 378 $
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	ø	ø	7 631 $	9 330 $	11 105 $	12 463 $	12 282 $
Île aux Grues/Montmagny	28 969 $	30 917 $	46 663 $	58 797 $	56 371 $	60 325 $	--
Traverses privées							
Île d'Entrée/H.-A./Cap-aux-Meules	2 674 $	1 954 $	3 462 $	3 982 $	2 542 $	1 546 $	3 109 $
Rivière-du-Loup/St-Siméon	1 720 685 $	1 596 355 $	1 656 859 $	1 547 723 $	1 741 711 $	2 027 073 $	2 181 231 $
St-Juste-du-Lac/N.-D.-du-Lac	ø	ø	ø	44 561 $	47 091 $	54 043 $	44 662 $
Lotbinière/Deschambault	13 554 $	13 219 $	15 192 $	14 771 $	25 850 $	30 007 $	33 381 $
Total: S.T.Q.	5 066 086 $	5 111 975 $	5 022 732 $	7 063 528 $	7 442 623 $	7 561 570 $	6 943 081 $
Total: Traverses privées	1 765 882 $	1 642 445 $	1 675 513 $	1 611 037 $	1 817 194 $	2 112 669 $	2 262 383 $
GRAND TOTAL	6 831 968 $	6 754 420 $	6 698 245 $	8 674 565 $	9 259 817 $	9 674 239 $	9 205 464 $

NOTE: Ces dossiers comprennent aussi les revenus nets des services accessoires.

Comité Hovington

ANNEXE C-2.2

TABLEAU DES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES
SUBVENTIONS D'OPÉRATION

	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986
S.T.Q. (Siège social)	772 825 $	932 023 $	1 118 997 $	976 321 $	1 307 992 $	1 466 760 $	1 215 984 $
Traverses opérées par la S.T.Q.							
Québec/Lévis	2 405 876 $	3 199 049 $	3 708 759 $	3 877 175 $	4 529 765 $	4 437 918 $	4 959 288 $
Matane/Baie-Comeau/Godbout	1 766 037 $	2 063 246 $	3 016 419 $	1 721 645 $	2 033 571 $	1 845 125 $	2 540 839 $
Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	1 039 417 $	1 241 875 $	1 326 192 $	1 205 772 $	1 616 951 $	1 379 059 $	2 332 865 $
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	236 150 $	443 413 $	990 343 $	631 342 $	604 913 $	561 554 $	1 009 286 $
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	2 035 598 $	1 779 624 $	3 087 335 $	2 762 715 $	2 848 178 $	3 373 215 $	3 868 218 $
Île aux Grues/Montmagny	85 195 $	93 425 $	237 112 $	267 577 $	248 720 $	297 932 $	378 374 $
Traverses privées							
Île d'Entrée/H.-A./Cap-aux-Meules	37 603 $	44 722 $	53 357 $	67 840 $	58 066 $	58 204 $	59 000 $
Rivière-du-Loup/St-Siméon	(114 442)$	174 398 $	223 614 $	243 699 $	385 584 $	445 289 $	383 813 $
St-Juste-du-Lac/N.-D.-du-Lac	209 415 $	257 309 $	266 181 $	196 965 $	206 241 $	229 211 $	296 977 $
Lotbinière/Deschambault	9 815 $	10 409 $	16 455 $	12 754 $	19 452 $	20 552 $	20 260 $
Total: S.T.Q.	6 220 305 $	9 659 230 $	13 485 157 $	11 442 547 $	13 190 090 $	13 361 563 $	16 304 854 $
Total: Traverses privées	2 263 184 $	580 263 $	559 607 $	521 258 $	669 343 $	753 256 $	760 050 $
GRAND TOTAL	8 483 489 $	10 239 493 $	14 044 764 $	11 963 805 $	13 859 433 $	14 114 819 $	17 064 904 $

NOTE: Pour fins comparatives les subventions attribuables aux dépenses de capital, de crédit bail, d'amortissement et d'affrètement ne sont pas incluses.

Comité Hovington

ANNEXE C-2.3

ANNEXE C-3

PAGES

Caractéristiques financières et d'achalandage des traverses subventionnées

Informations financières
Informations financières (graphiques)
Statistiques de trafic
Statistiques de trafic (graphiques)

3.1 Société des traversiers du Québec, siège social 15

3.2 Québec/Lévis 17

3.3 Matane/Baie-Comeau/Godbout 21

3.4 Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive 25

3.5 Sorel/St-Ignace-de-Loyola 29

3.6 Baie-Ste-Catherine/Tadoussac 33

3.7 Île aux Grues/Montmagny 37

3.8 Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/Havre-Aubert 41

3.9 Rivière-du-Loup/St-Siméon 45

3.10 St-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac 49

3.11 Lotbinière/Deschambault 53

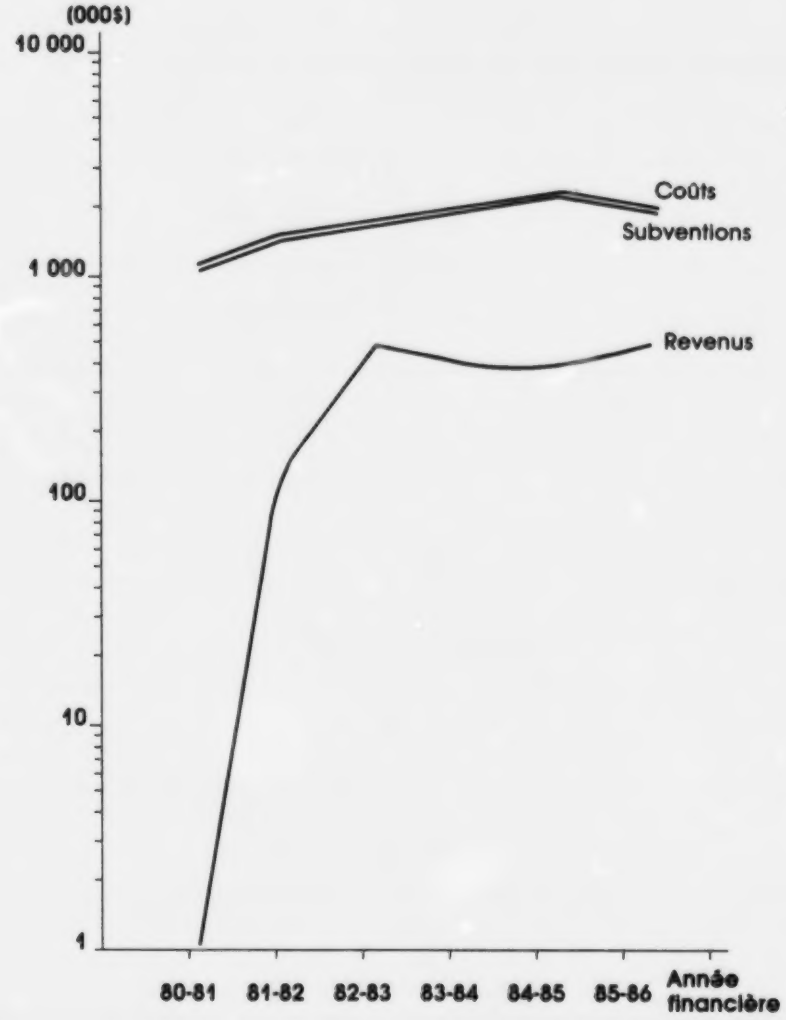
Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	932 586	1 278 546	1 429 810	1 682 511	1 849 289	1 676 549
Revenus	563	159 549	453 489	374 519	382 529	460 565
Subventions	932 023	1 118 997	976 321	1 307 992	1 466 760	1 215 984
% Subvention	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Nombre de traversées	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Coût / traversée	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
% augmentation du coût/année	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Pour fins comparatives, les dépenses de capital, crédits-bail, amortissement et affrètement ont été exclues des coûts.

Comité Hovington

ANNEXE C-3.1

SITUATION FINANCIÈRE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.1

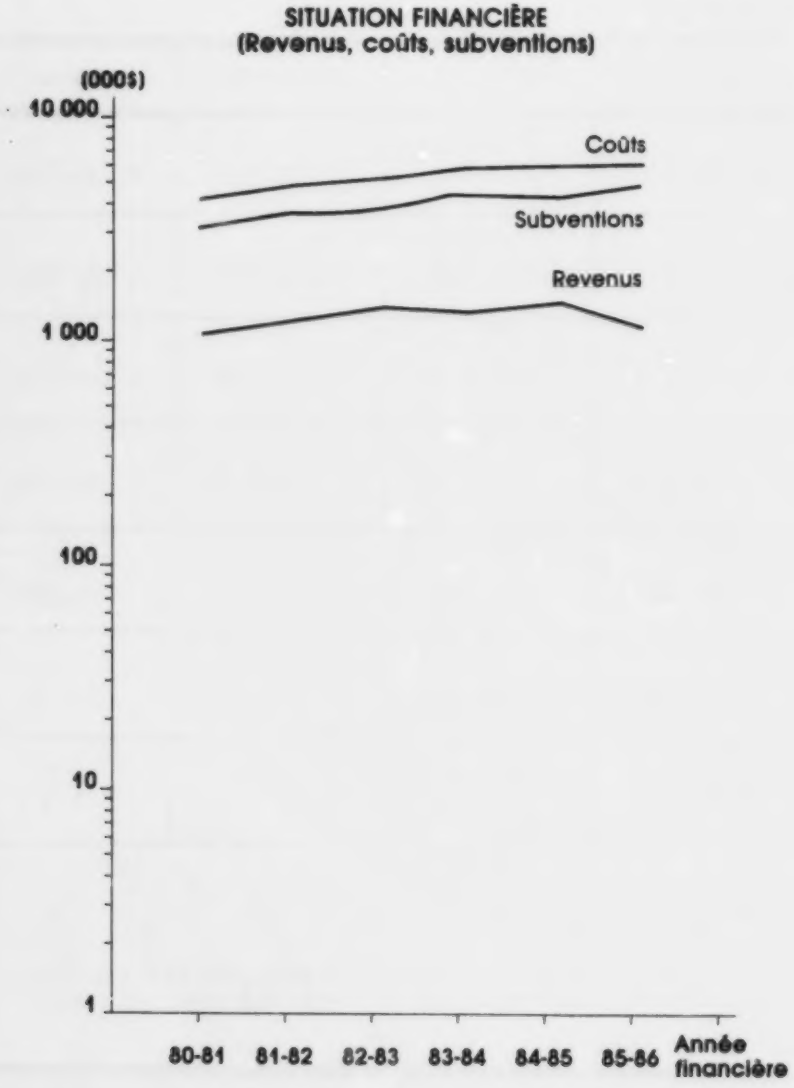
. Traverse: QUEBEC-LEVIS

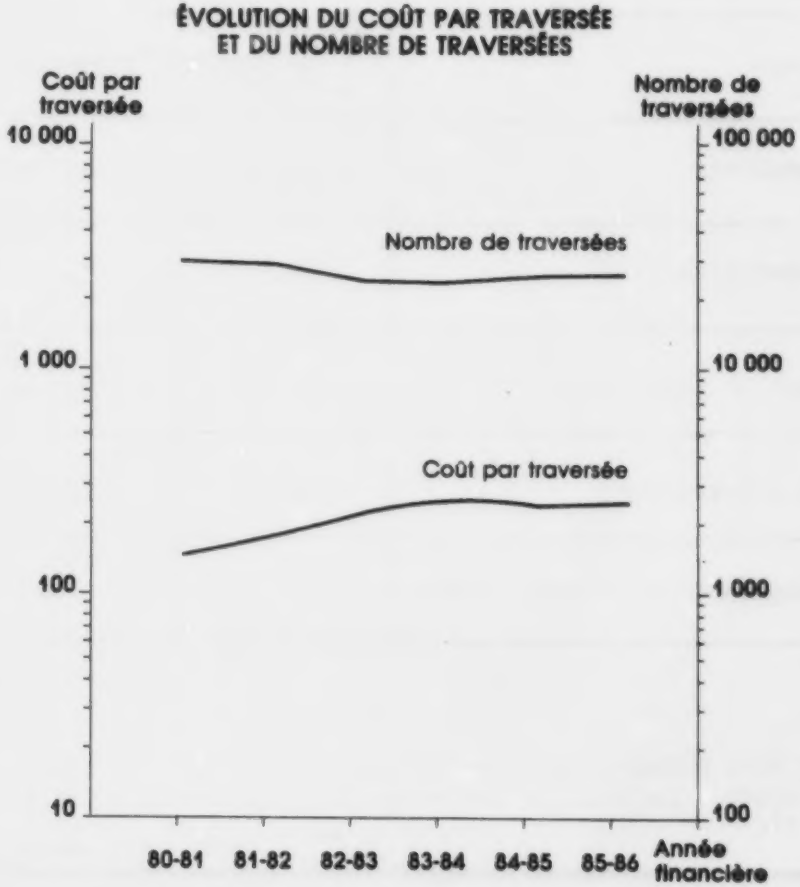
Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	4 288 251	4 932 833	5 294 926	5 875 153	5 928 077	6 145 178
Revenus	1 089 202	1 224 074	1 417 751	1 345 388	1 490 159	1 185 890
Subventions	3 199 049	3 708 759	3 877 175	4 529 765	4 437 918	4 959 288
% Subvention	74,6 %	75,2 %	73,2 %	77,1 %	74,9 %	80,7 %
Nombre de traversées	29 364	28 379	24 191	23 294	24 740	25 307
Coût / traversée	146,00	173,82	218,88	252,21	239,61	242,82
% augmentation du coût/année	-	+ 19 %	+ 25,9 %	+ 15,2 %	(5 %)	+ 1,3 %

Pour fins comparatives, les dépenses de capital, de crédits-bail, d'amortissement et d'affrètement ont été exclues des coûts. De plus, les dépenses du siège social de la S.T.Q. imputées à ses traverses ont été ramenées au siège social.

Comité Hovington

ANNEXE C-3.2





COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.2

. Traverse: QUEBEC-LEVIS

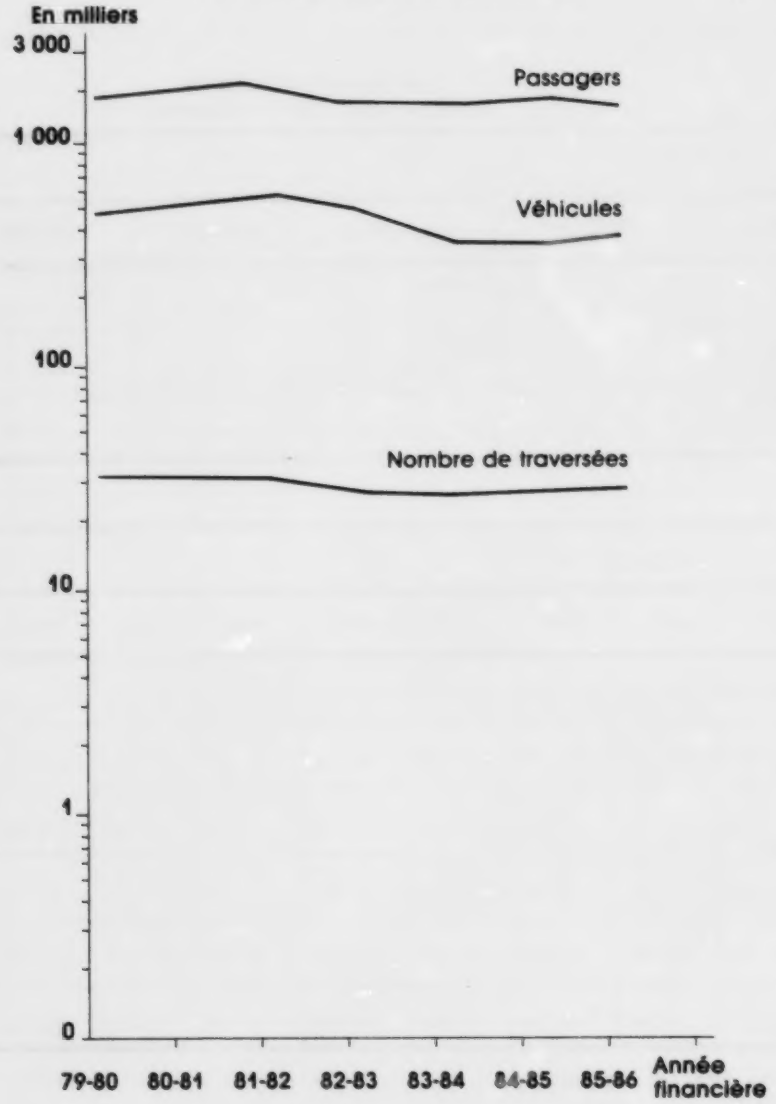
Statistiques de trafic							
.	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	1 878 966	2 025 106	2 192 115	1 876 380	1 825 463	1 941 844	1 740 709
Véhicules	438 372	489 843	563 987	455 963	345 377	292 240	331 808
Traversées	29 577	29 364	28 379	24 191	23 294	24 740	25 307

Répartition du trafic saisonnier 1985-1986														
	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers	91 556	113 227	118 336	110 688	156 094	193 069	254 640	225 461	151 [illegible]3	111 511	112 030	102 834	1 740 709	-
Automobiles	18 393	18 340	21 993	17 437	23 901	27 483	32 916	33 158	28 178	22 132	22 845	21 147	287 923	86,8
Camions	43	46	53	65	133	135	119	121	124	80	84	63	1 066	0,3
Autres véhicules	15	43	346	1 556	6 554	8 288	9 764	9 399	4 578	1 757	458	61	42 879	12,9
Total véhicules	18 451	18 429	22 392	19 058	30 588	35 906	42 799	42 678	32 880	23 969	23 387	21 271	331 808	100,0
Nb. de traversées	2 155	2 011	2 221	1 518	2 185	2 186	2 396	2 229	2 762	1 998	2 105	2 191	25 307	-

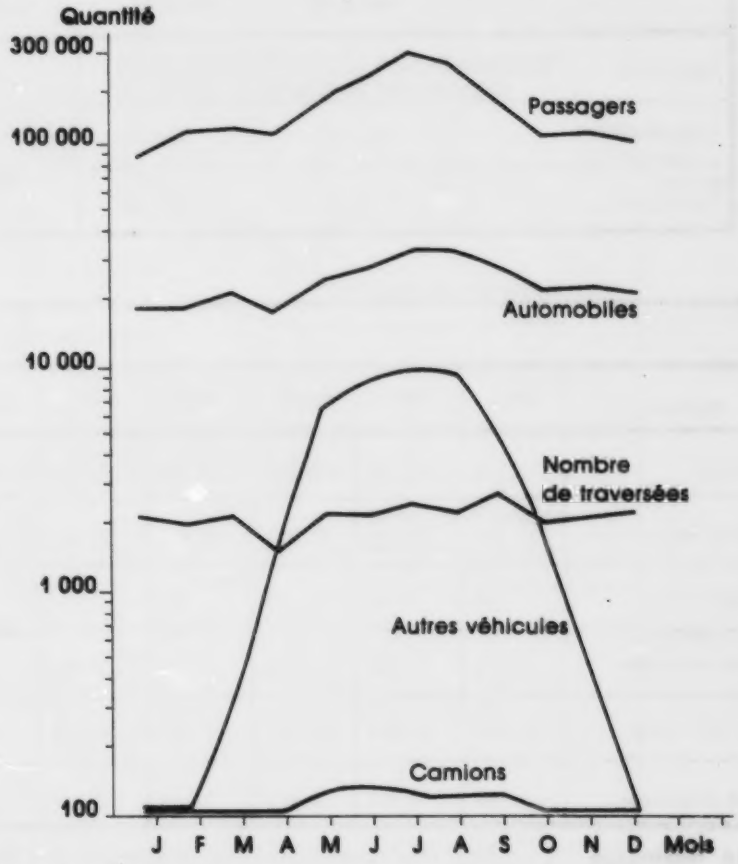
Comité Hovington Pour fins comparatives les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

TRAVERSE QUÉBEC/LÉVIS

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.2

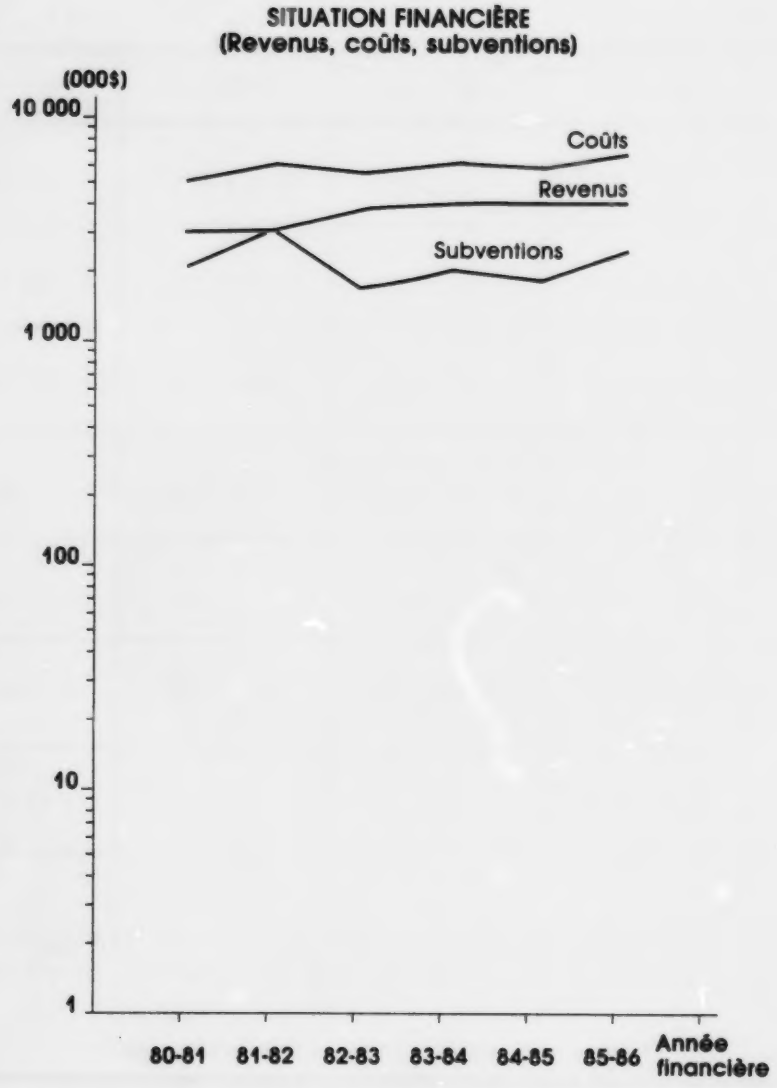
Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	5 044 772	6 058 258	5 536 559	6 122 723	5 873 426	6 677 554
Revenus	2 980 926	3 042 339	3 814 914	4 089 152	4 028 301	4 136 715
Subventions	2 063 246	3 016 419	1 721 645	2 033 571	1 845 125	2 540 839
% Subvention	40,9 %	49,8 %	31,1 %	33,2 %	31,4 %	38 %
Nombre de traversées	2 038	1 964	1 634	1 494	1 416	1 442
Coût / traversée	2 475,35	3 084,65	3 388,34	4 098,20	4 147,90	4 630,75
% augmentation du coût/année	-	+ 24,6 %	+ 9,8 %	+ 20,9 %	+ 1,2 %	+ 11,6 %

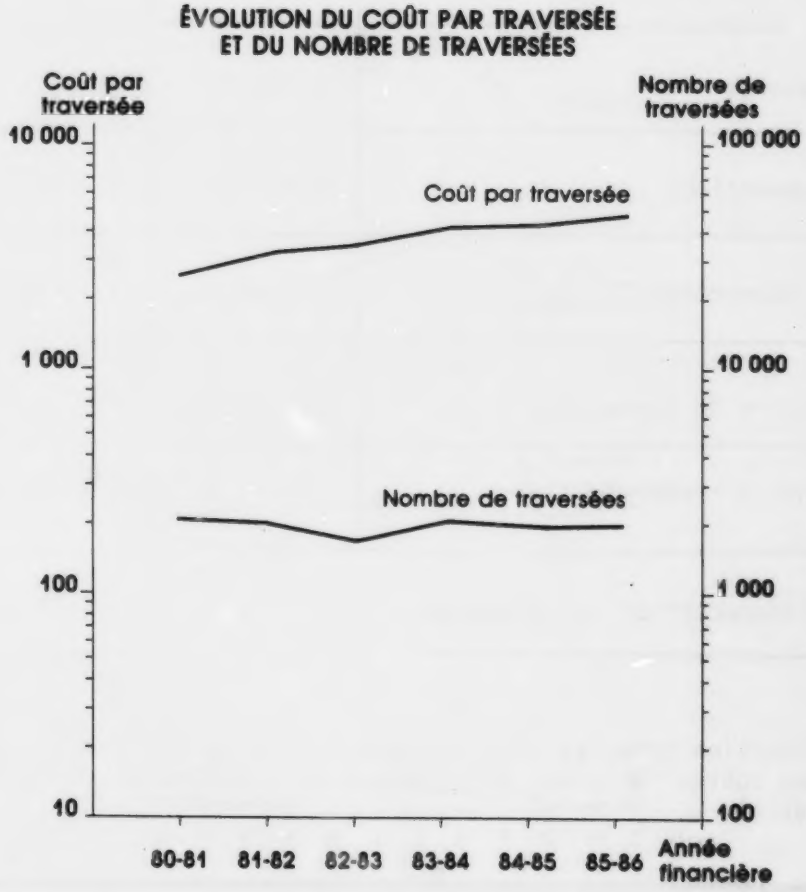
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, de crédits-bail, d'amortissement et d'affrètement ont été exclues des coûts. De plus, les dépenses du siège social de la S.T.Q. imputées à ses traverses ont été ramenées au siège social.

Comité Hovington

ANNEXE C-3.3

TRAVERSE MATANE/BAIE-COMEAU/GODBOUT





COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.3

. Traverse: MATANE / BAIE-COMEAU / GODBOUT

Statistiques de trafic

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	269 445	260 117	274 192	227 535	216 460	217 015	209 444
Véhicules	94 535	99 053	99 071	85 553	77 601	76 021	73 212
Traversées	2 074	2 038	1 964	1 634	1 494	1 416	1 442

Répartition du trafic saisonniers 1985-1986

	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	o/o
Passagers	8 512	6 840	12 065	15 022	14 872	23 275	43 200	36 734	16 260	10 068	9 612	12 983	209 443	-
Automobiles	2 230	1 735	3 191	4 175	4 294	6 307	12 538	10 369	4 361	3 001	2 905	3 639	59 245	81,1%
Camions	182	155	178	255	381	440	423	437	375	236	331	252	3 645	4,9%
Autres véhicules	374	416	426	480	1 032	1 473	2 098	1 570	839	506	634	474	10 322	14,0%
Total véhicules	2 786	2 306	3 795	4 910	5 707	8 220	15 059	12 376	6 075	3 743	3 870	4 365	73 212	100,0%
Nb. de traversées	86	72	90	120	124	136	176	168	124	104	120	122	1 442	-

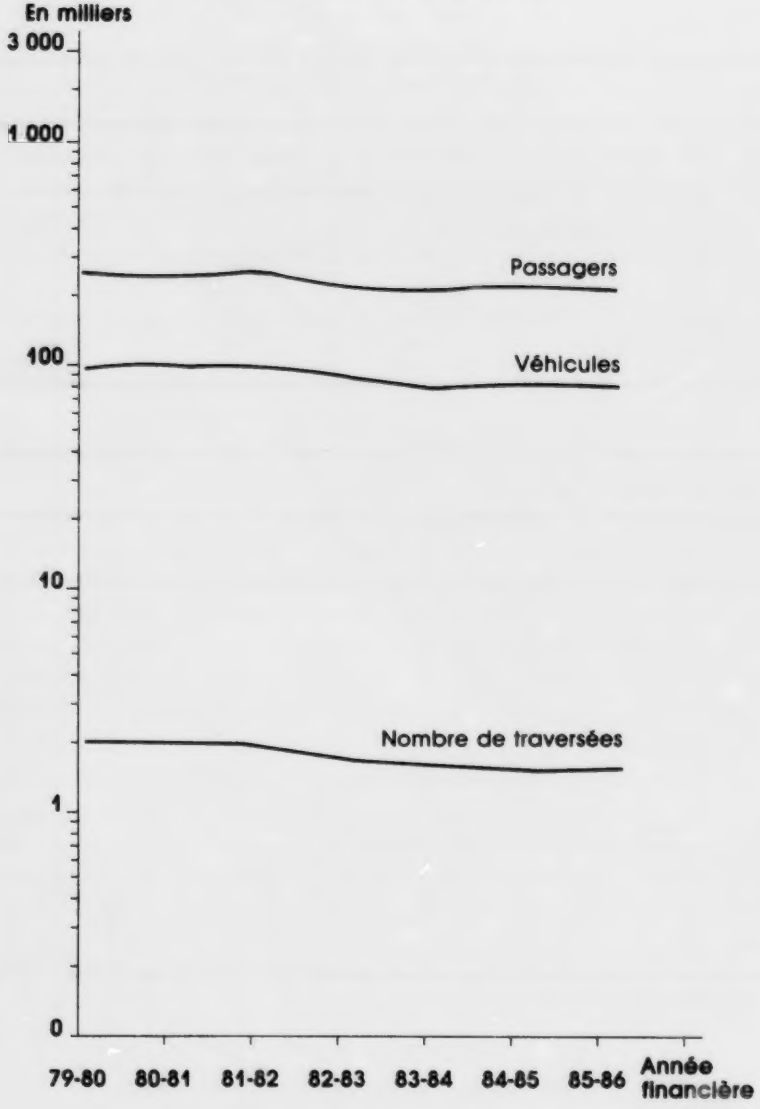
Comité Hovington

Pour fins comparatives, les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

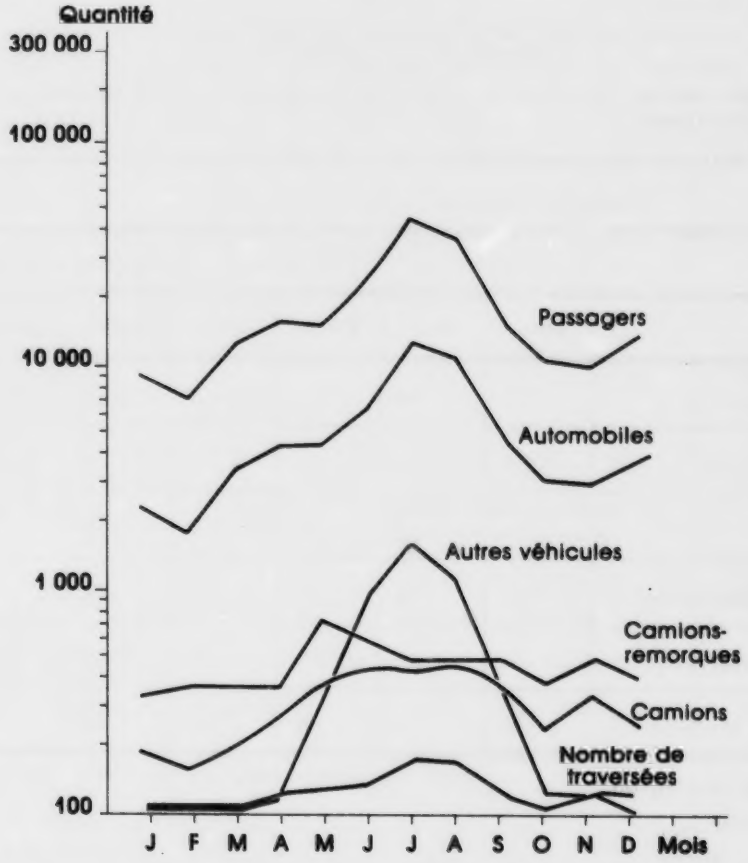
ANNEXE C-3.3

TRAVERSE MATANE/BAIE-COMEAU/GODBOUT

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.3

. Traverse: ILE AUX COUDRES / ST-JOSEPH-DE-LA-RIVE

Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	1 510 407	1 592 074	1 643 185	2 195 013	1 904 328	2 346 116
Revenus	268 532	265 882	437 413	578 062	525 269	13 251
Subventions	1 241 875	1 326 192	1 205 772	1 616 951	1 379 059	2 332 865
% Subvention	82,2 %	83,3 %	73,4 %	73,7 %	72,4 %	99,6 %
Nombre de traversées	10 949	10 787	8 783	8 775	8 843	9 838
Coût / traversée	137,95	147,59	187,09	250,14	215,34	238,47
% augmentation du coût/année	-	+ 7 %	+ 26,7 %	+ 33,7 %	(14) %	+ 11,1 %

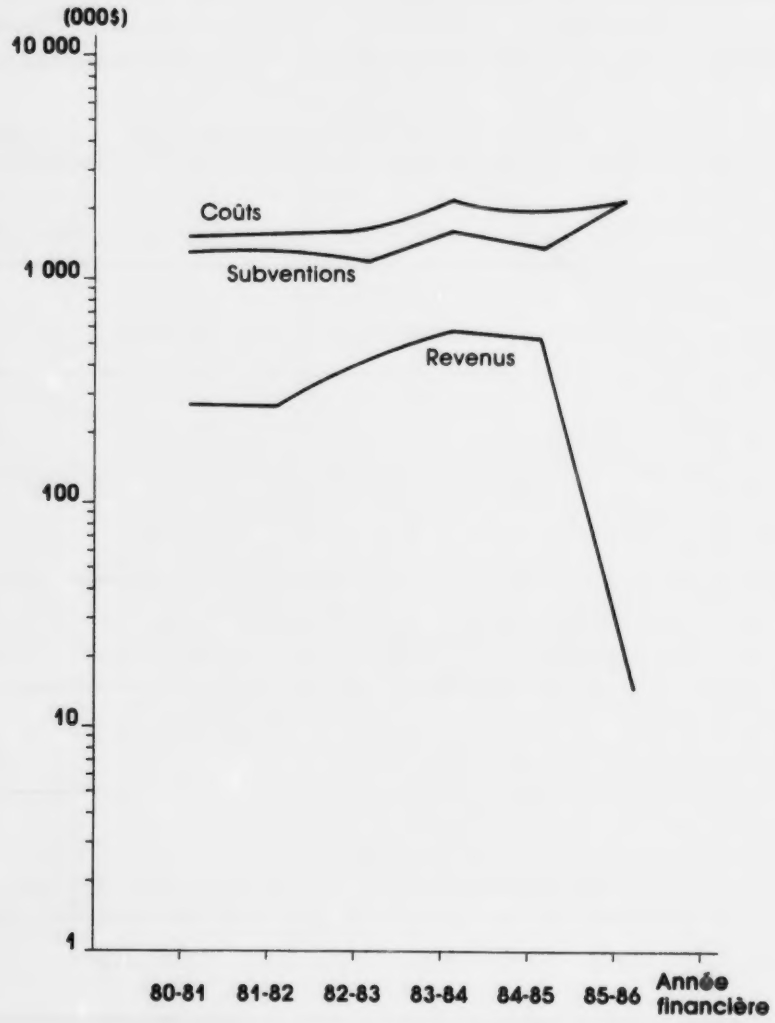
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, de crédits-bail, d'amortissement et d'affrètement ont été exclues des coûts. De plus, les dépenses du siège social de la S.T.Q. imputées à ses traverses ont été ramenées au siège social.

Comité Hovington

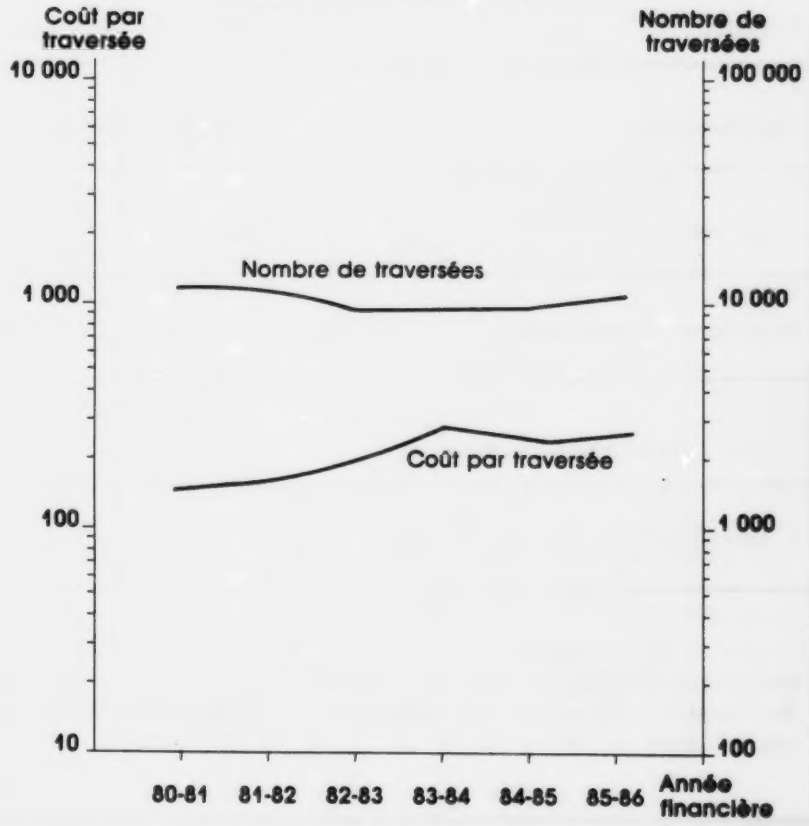
ANNEXE C-3.4

TRAVERSE ÎLE AUX COUDRES/ST-JOSEPH-DE-LA-RIVE

SITUATION FINANCIÈRE



ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.4

. Traverse: ILE AUX COUDRES / ST-JOSEPH-DE-LA-RIVE

Statistiques de trafic							
	1979-80	**1980-81**	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Passagers	340 116	331 250	334 699	327 848	356 489	341 740	438 426
Véhicules	138 166	140 745	140 674	140 764	150 088	115 790	180 602
Traversées	10 770	10 949	10 787	8 783	8 775	8 843	9 838

Répartition du trafic saisonnier 1985-1986														
	jan.	**fev.**	**mars**	**avril**	**mai**	**juin**	**juil.**	**août**	**sept**	**oct.**	**nov.**	**déc.**	**total**	**%**
Passagers	9 370	10 142	14 565	6 687	23 707	51 329	117 676	103 901	45 041	27 905	15 496	12 607	438 426	-
Automobiles	4 539	4 879	6 784	3 468	11 404	18 921	42 026	36 454	17 144	12 619	7 876	6 109	172 223	95,4
Camions	132	166	190	298	321	536	592	488	401	444	300	214	4 082	2,3
Autres véhicules	15	45	74	174	120	455	1 416	1 318	455	92	95	38	4 297	2,3
Total véhicules	4 686	5 090	7 048	3 940	11 845	19 912	44 034	38 260	18 000	13 155	8 271	6 361	180 602	100
Nb. de traversées	412	368	571	664	686	986	1 441	1 397	1 050	884	726	647	9 338	-

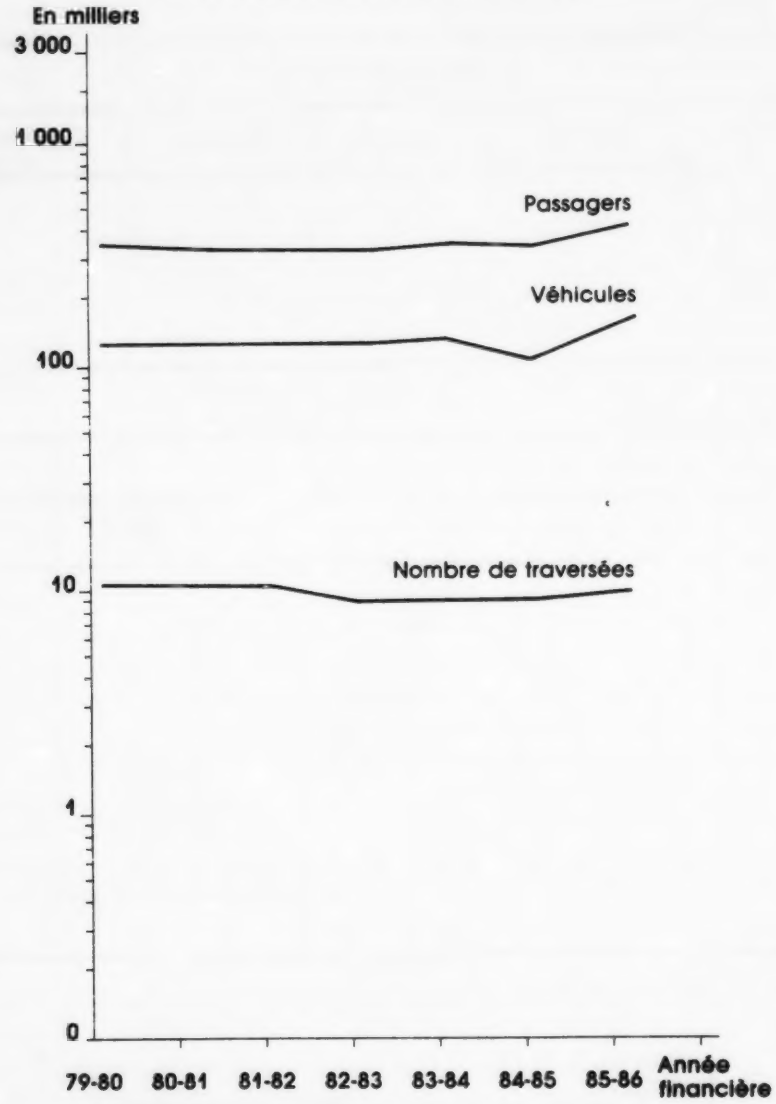
Comité Hovington

Pour fins comparatives les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

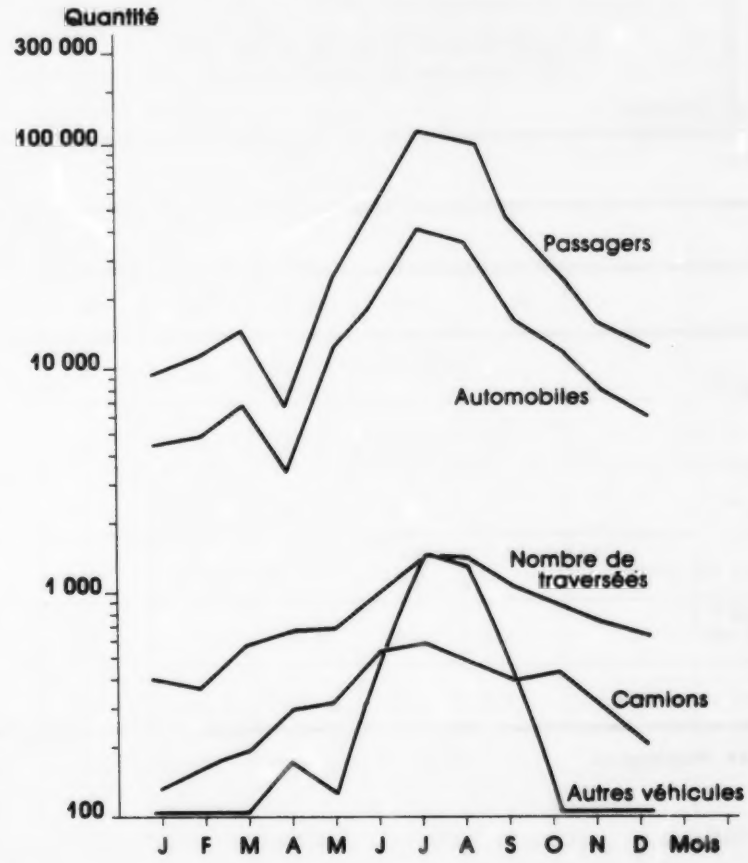
ANNEXE C-3.4

TRAVERSE ÎLE AUX COUDRES/ST-JOSEPH-DE-LA-RIVE

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.4

. Traverse: SOREL / ST-IGNACE-DE-LOYOLA

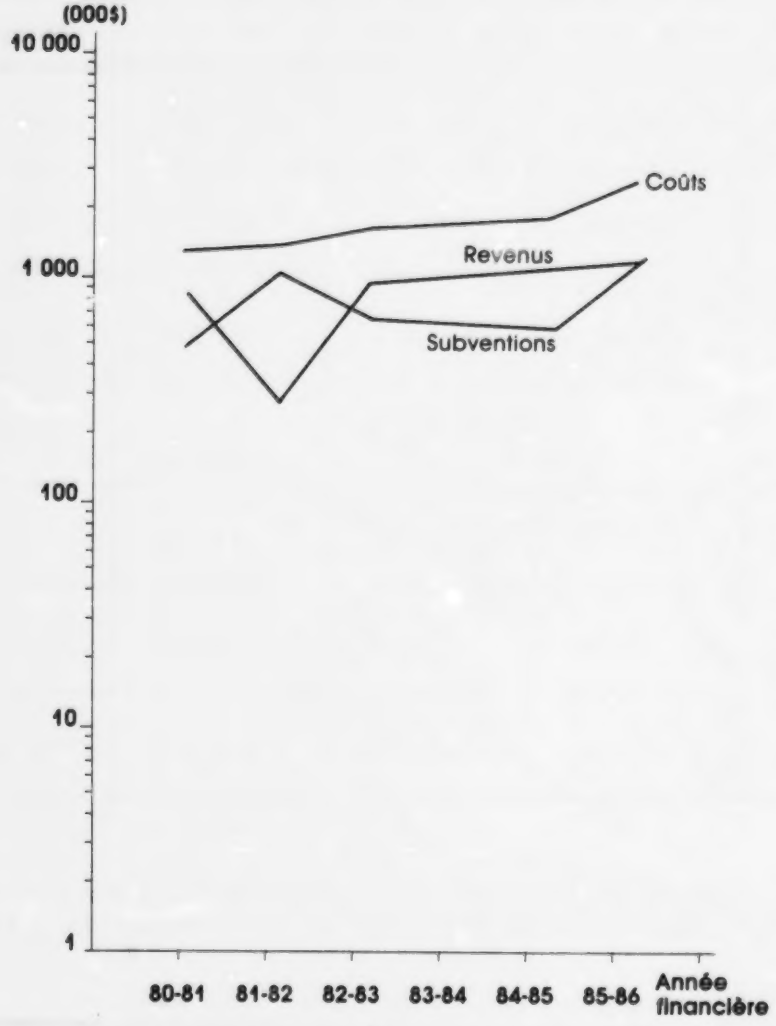
Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	1 216 165	1 266 937	1 503 176	1 592 939	1 624 078	2 143 604
Revenus	772 752	276 594	871 834	988 026	1 062 524	1 134 378
Subventions	443 413	990 343	631 342	604 913	561 554	1 009 286
% Subvention	36,5 %	78,2 %	42 %	38 %	34,6 %	47 %
Nombre de traversées	17 178	8 148	15 325	15 362	14 604	15 790
Coût / traversée	70,80	155,49	98,09	103,69	111,20	135,76
% augmentation du coût/année	-	+ 119,6 %	(63) %	+ 5,7 %	+ 7,2 %	+ 22 %

Pour fins comparatives, les dépenses de capital, de crédits-bail, d'amortissement et d'affrètement ont été exclues des coûts. De plus, les dépenses du siège social de la S.T.Q. imputées à ses traverses ont été ramenées au siège social.

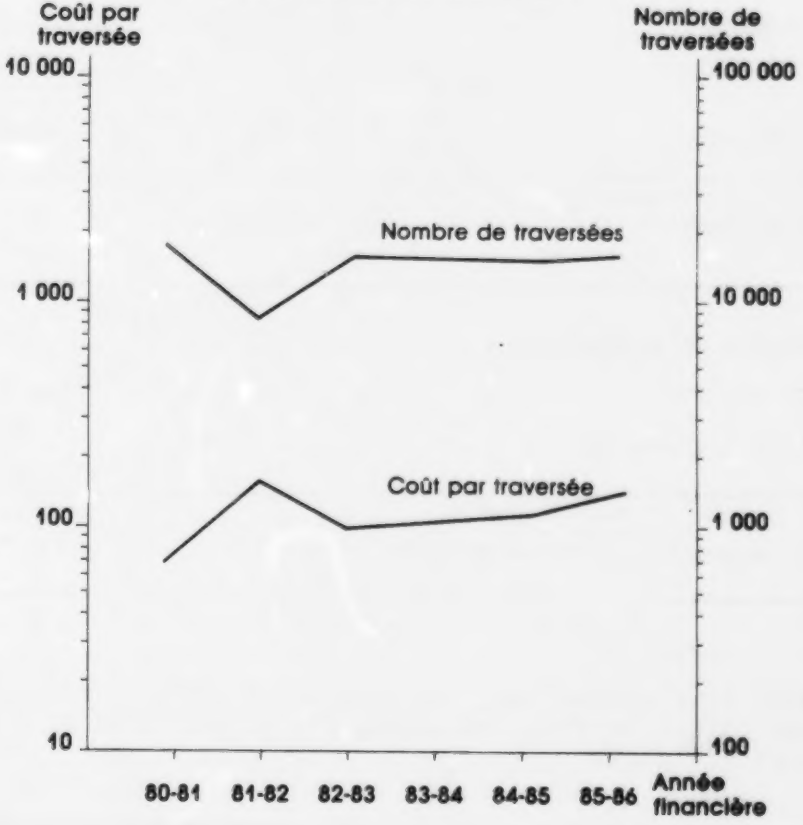
Comité Hovington

TRAVERSE SOREL/ST-IGNACE-DE-LOYOLA

SITUATION FINANCIÈRE



ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.5

. Traverse: SOREL / ST-IGNACE-DE-LOYOLA

Statistiques de trafic

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	796 424	768 601	297 181	614 713	596 021	561 852	661 837
Véhicules	299 979	299 896	118 509	265 979	261 910	260 847	303 669
Traversées	17 408	17 178	8 148	15 325	15 362	14 604	15 790

Répartition du trafic saisonnier 1985-1986

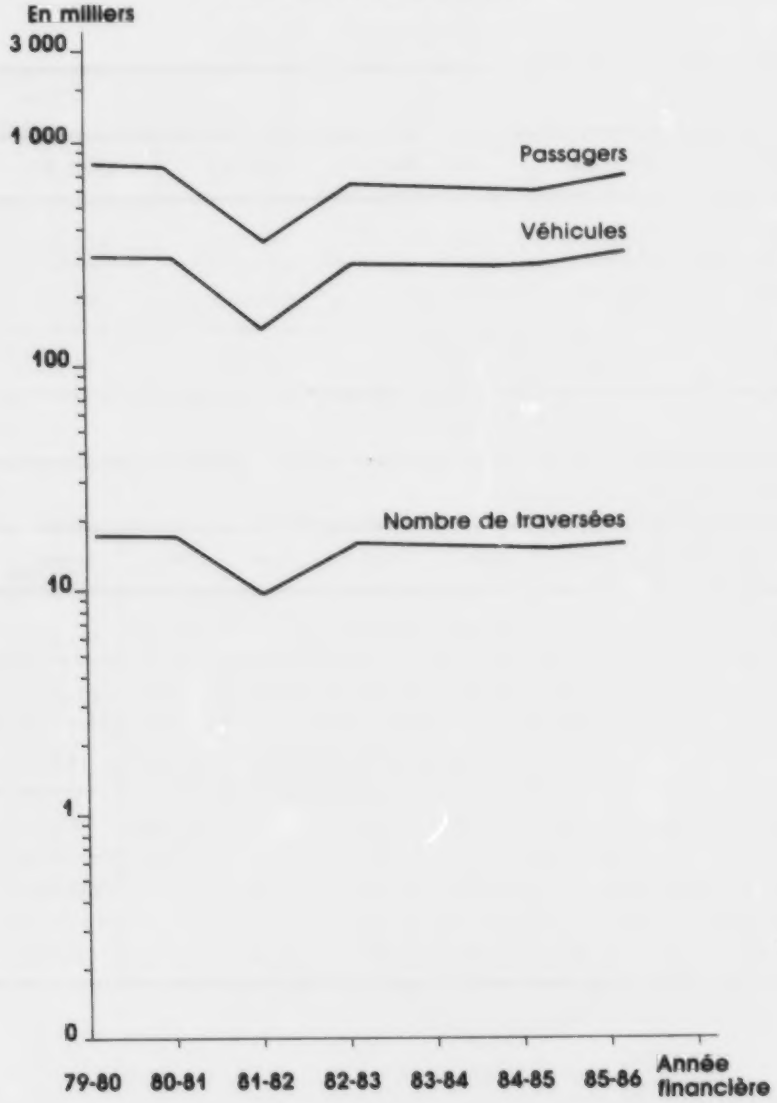
	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers	37 504	38 435	46 921	39 294	52 461	61 592	89 718	85 345	61 452	60 832	45 109	43 174	661 837	-
Automobiles	15 325	15 487	18 243	15 937	20 805	23 957	32 691	31 948	23 817	25 247	18 077	16 669	258 203	85,0%
Camions	740	775	925	1 437	1 142	1 195	1 784	1 383	1 446	1 532	1 227	849	14 435	4,8%
Autres véhicules	646	1 919	965	1 317	3 491	4 887	6 343	5 591	3 275	1 569	626	402	31 031	10,2%
Total véhicules	16 711	18 181	20 133	18 691	25 438	30 039	40 818	38 922	28 538	28 348	19 930	17 920	303 669	100,0%
Nb. de traversées	1 358	1 202	1 364	1 256	1 302	1 258	1 348	1 364	1 320	1 364	1 316	1 338	15 790	-

Comité Hovington Pour fins comparatives les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

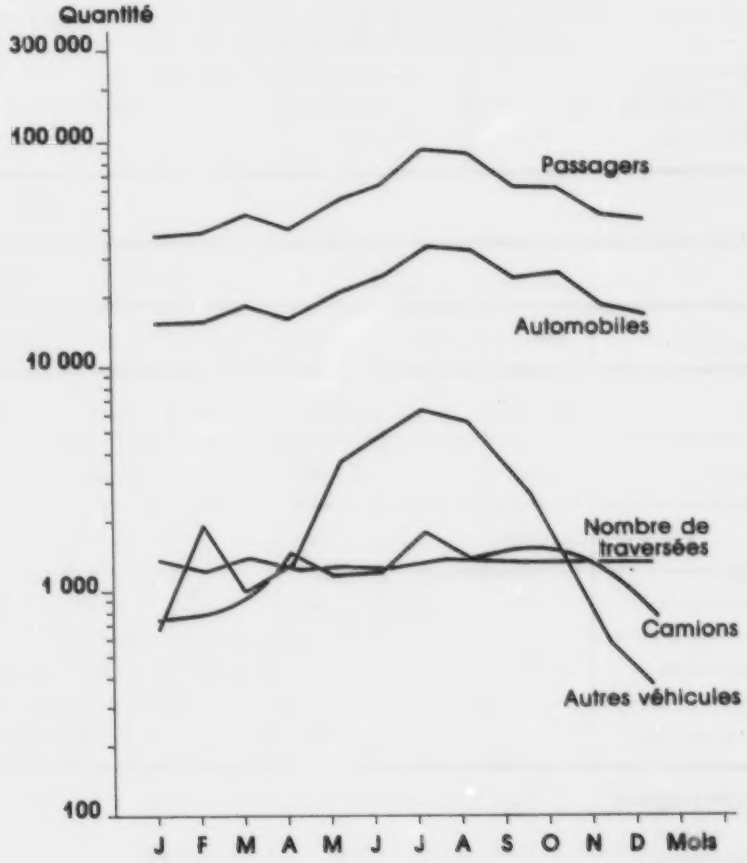
ANNEXE C-3.5

TRAVERSE SOREL/ST-IGNACE-DE-LOYOLA

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.5

. Traverse: BAIE-STE-CATHERINE / TADOUSSAC

Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	1 779 624	3 094 966	2 772 045	2 859 283	3 385 678	3 880 500
Revenus	-	7 631	9 330	11 105	12 463	12 282
Subventions	1 779 624	3 087 335	2 762 715	2 848 178	3 373 215	3 868 218
% Subvention	100 %	99,8 %	99,8 %	99,9 %	99,8 %	99,8 %
Nombre de traversées	51 095	34 788	28 135	27 179	29 415	31 220
Coût / traversée	34,83	88,97	98,53	105,20	115,10	124,30
% augmentation du coût/année	-	+ 155 %	÷ 11 %	÷ 7 %	÷ 9 %	÷ 8 %

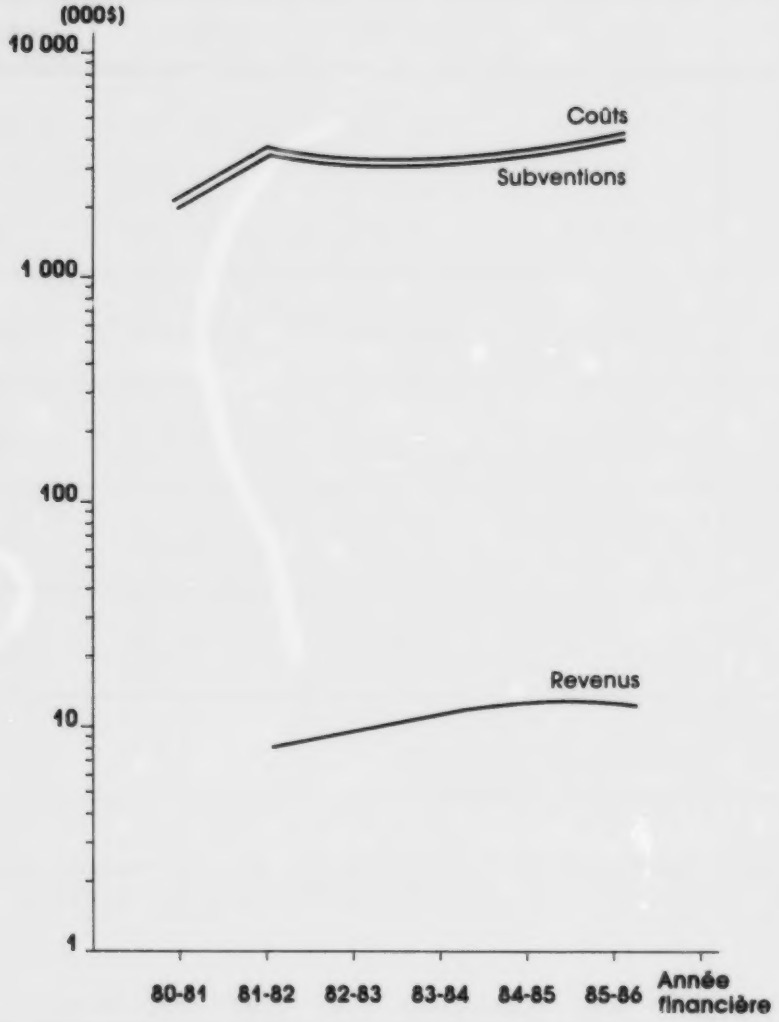
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, crédits-bail, amortissement et affrètement ont été exclues des coûts. De plus, les dépenses du siège social de la S.T.Q. imputées à ses traverses ont été ramenées au siège social.

Comité Hovington

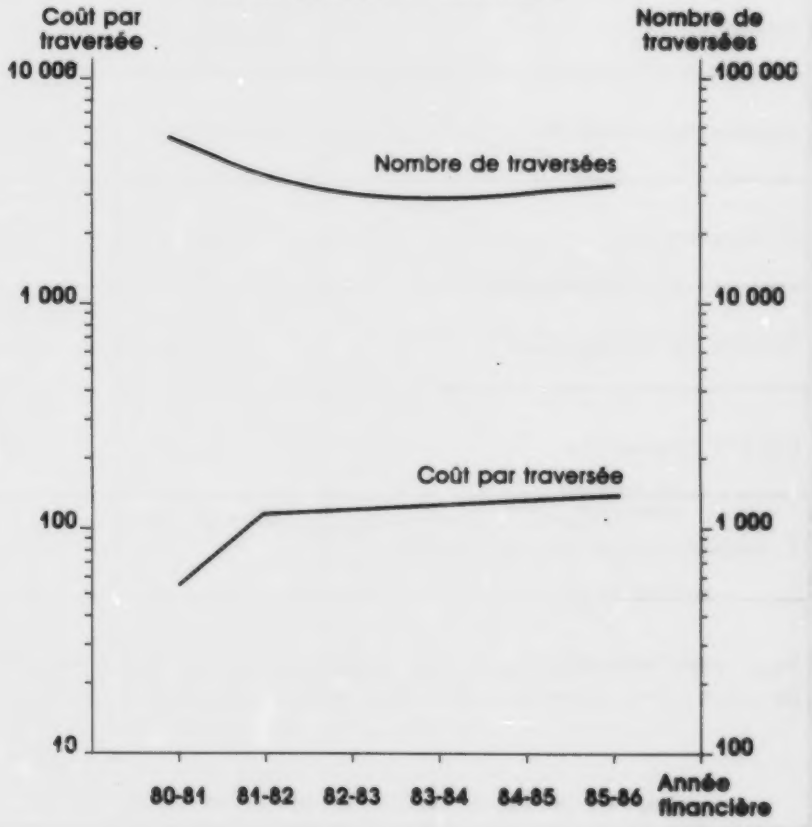
ANNEXE C-3.6

TRAVERSE BAIE-STE-CATHERINE/TADOUSSAC

SITUATION FINANCIÈRE



ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.6

. Traverse: BAIE-STE-CATHERINE / TADOUSSAC

Statistiques de trafic

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	605 757	638 268	839 131	780 806	817 942	971 785	1 085 254
Véhicules	377 524	277 657	369 946	333 061	345 632	391 889	431 820
Traversées		51 095	34 788	28 135	27 179	29 415	31 220

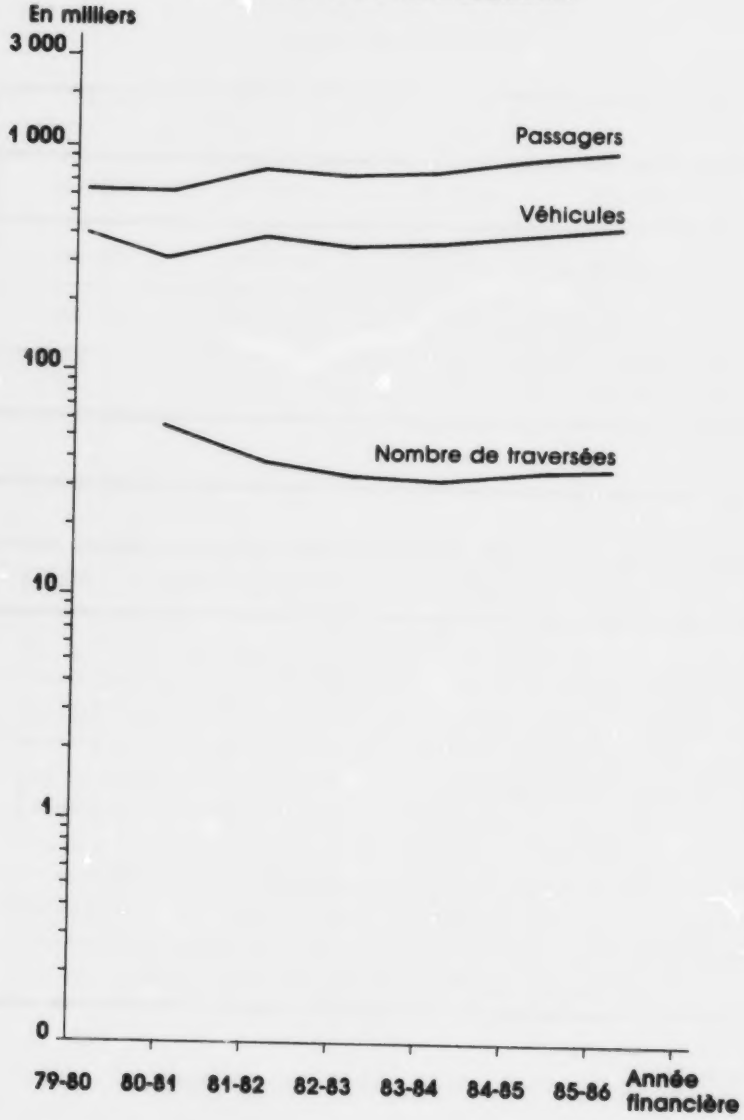
Répartition du trafic saisonnier 1985-1986

	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers	40 599	38 434	55 482	63 260	74 586	127 853	196 715	193 789	103 033	86 963	52 157	52 383	1 085 254	-
Automobiles	13 493	12 780	18 993	21 418	25 005	41 931	64 764	61 562	34 692	28 358	17 403	17 199	357 598	82,8 %
Camions	3 659	3 803	3 920	4 518	5 415	5 194	5 124	5 292	5 217	6 049	5 484	4 303	57 978	13,4 %
Autres véhicules	313	292	413	393	845	3 365	4 313	2 974	1 544	1 069	378	345	16 244	3,8 %
Total véhicules	17 465	16 875	23 326	26 329	31 265	50 490	74 201	69 828	41 453	35 476	23 265	21 847	431 820	100 %
Nb. de traversées	2 471	2 284	2 413	2 434	2 469	2 774	2 950	3 176	2 737	2 553	2 438	2 531	31 220	-

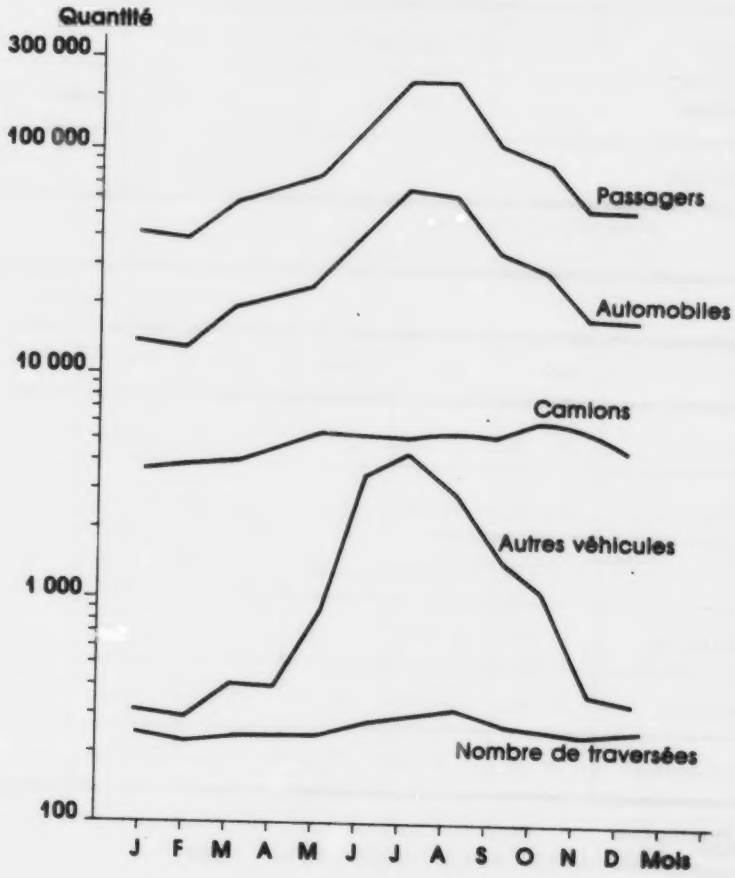
Comité Hovington Pour fins comparatives, les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

TRAVERSE BAIE-STE-CATHERINE/TADOUSSAC

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.6

Traverse: MONTMAGNY / ÎLE AUX GRUES

Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	124 343	283 775	326 374	305 091	328 257	378 394
Revenus	30 917	46 663	58 797	56 371	60 325	-
Subventions	93 425	237 112	267 577	248 720	297 932	378 394
% Subvention	75,1 %	83,6 %	81,9 %	81,5 %	90,7 %	100 %
Nombre de traversées	942	1 126	1 137	956	990	996
Coût / traversée	132,00	252,02	287,04	319,13	331,57	379,91
% augmentation du coût/année	-	+ 91 %	+ 13,9 %	+ 11,1 %	+ 3,9 %	+ 14,6 %

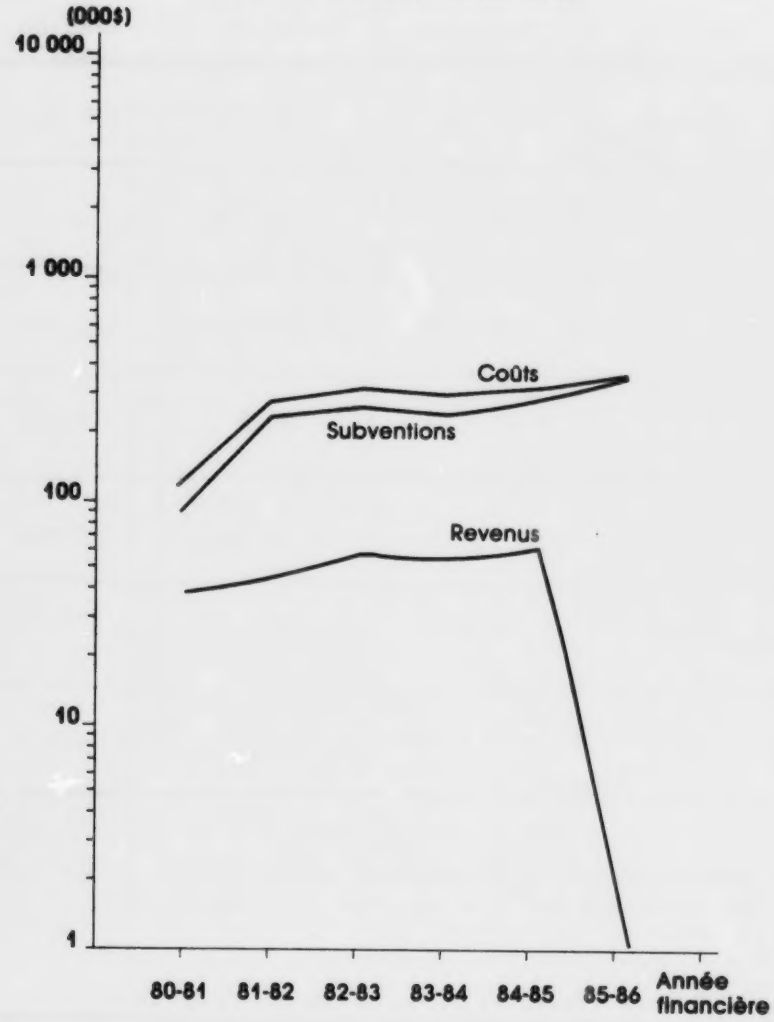
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, crédits-bail, amortissement et affrètement ont été exclues des coûts. De plus, les dépenses du siège social de la S.T.Q. imputées à ses traverses ont été ramenées au siège social.

Comité Hovington

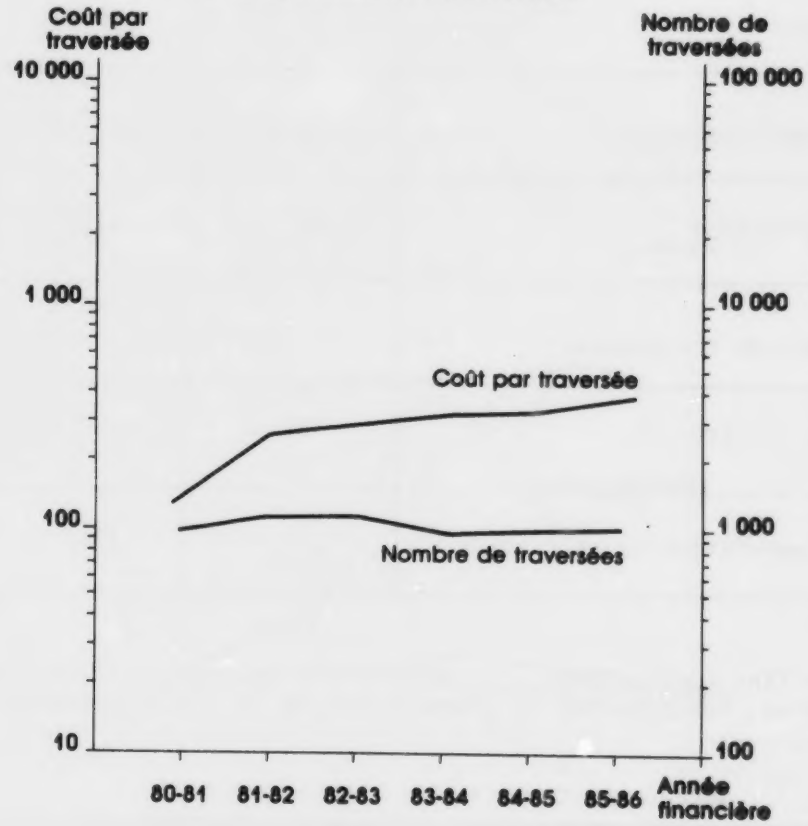
ANNEXE C-3.7

TRAVERSE MONTMAGNY/ÎLE AUX GRUES

SITUATION FINANCIÈRE
(Revenus, coûts, subventions)



ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.7

. Traverse: MONTMAGNY / ILE-AUX-GRUES

Statistiques de trafic							
	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	12 140	11 334	19 245	13 331	21 628	24 866	38 606
Véhicules	6 788	7 843	11 039	8 765	9 372	10 652	13 714
Traversées	952	942	1 128	1 137	956	990	996

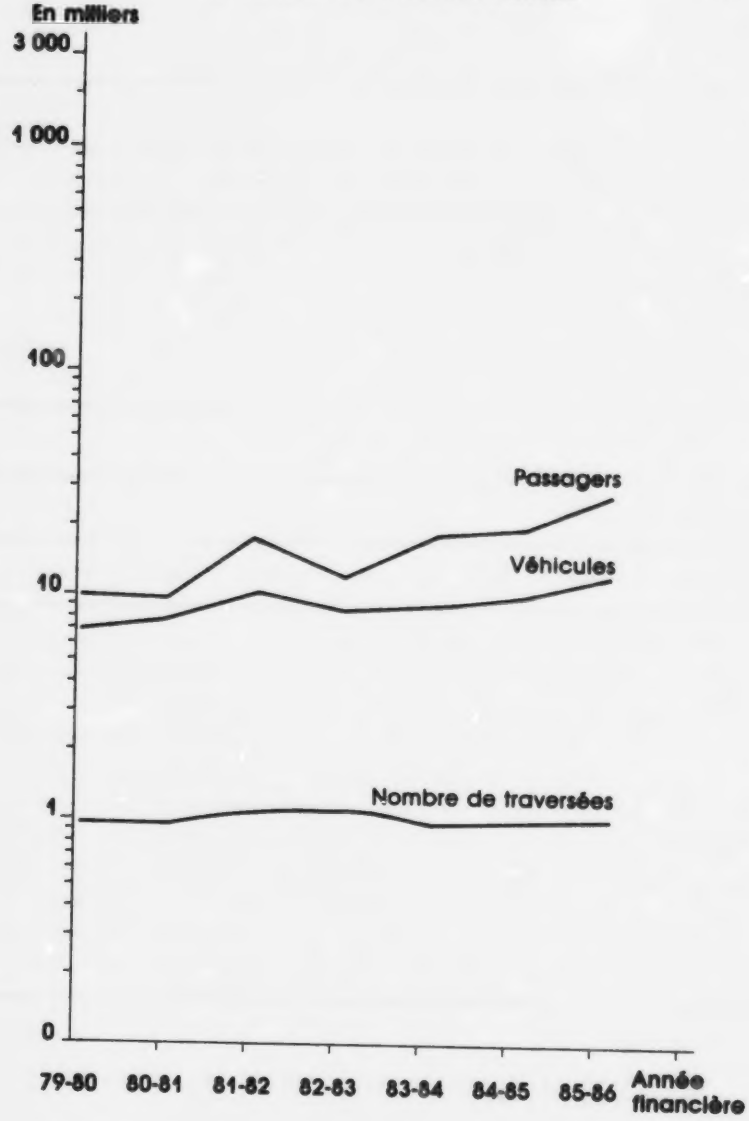
Répartition du trafic saisonnier 1985-1986														
	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers				740	3 077	4 651	7 691	8 206	4 982	6 369	2 870	-	38 606	-
Automobiles				449	1 353	1 497	2 125	2 277	1 698	2 073	1 339	-	12 829	93,5 %
Camions				8	83	63	53	147	123	158	90	-	725	5,3 %
Autres véhicules				5	31	21	53	24	35	6	3	-	178	1,2 %
Total véhicules				462	1 467	1 581	2 231	2 448	1 856	2 237	1 432	-	13 714	100 %
Nb. de traversées				44	128	128	146	154	144	142	110	-	996	-

Comité Hovington Pour fins comparatives, les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

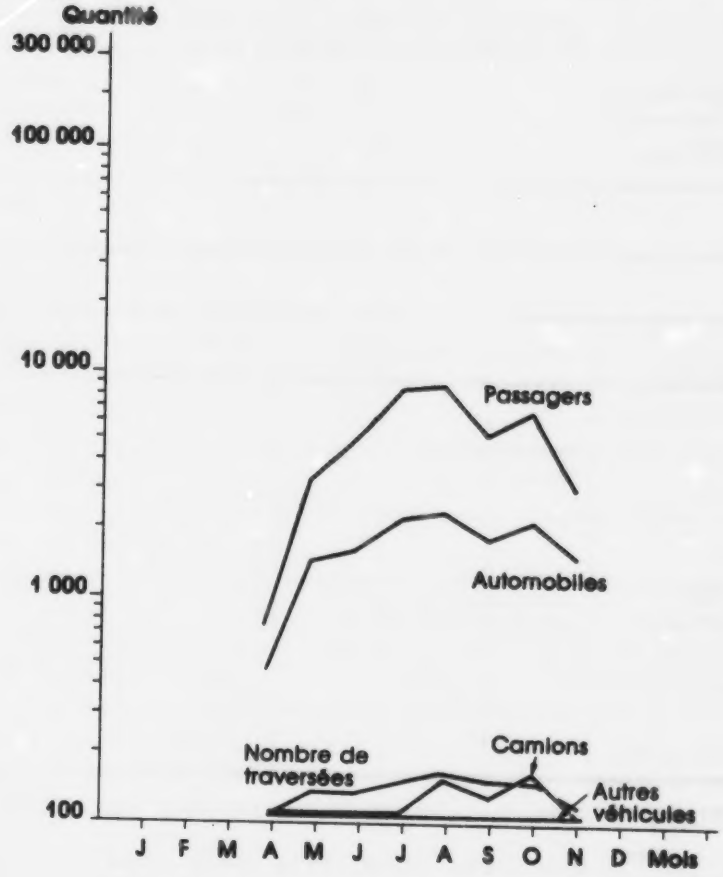
ANNEXE C-3.7

TRAVERSE MONTMAGNY/ÎLE AUX GRUES

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON, septembre 1986

ANNEXE C-3.7

. Traverse: ILE D'ENTREE / CAP-AUX-MEULES / HAVRE-AUBERT

Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	46 676	56 819	71 115	75 160	55 519	55 481
Revenus	1 954	3 462	3 982	2 542	1 546	3 109
Subventions	44 722	53 357	67 840	58 066	58 204	59 000
% Subvention	95.8	93.9	95.4	77.3	104.8	106.34
Nombre de traversées	780	812	743	750	732	712
Coût / traversée	47,69	69,98	95,71	100,21	75,85	77,92
% augmentation du coût/année	-	+ 16,2 %	+ 36,2 %	+ 5,2 %	(24,2) %	+ 1,3 %

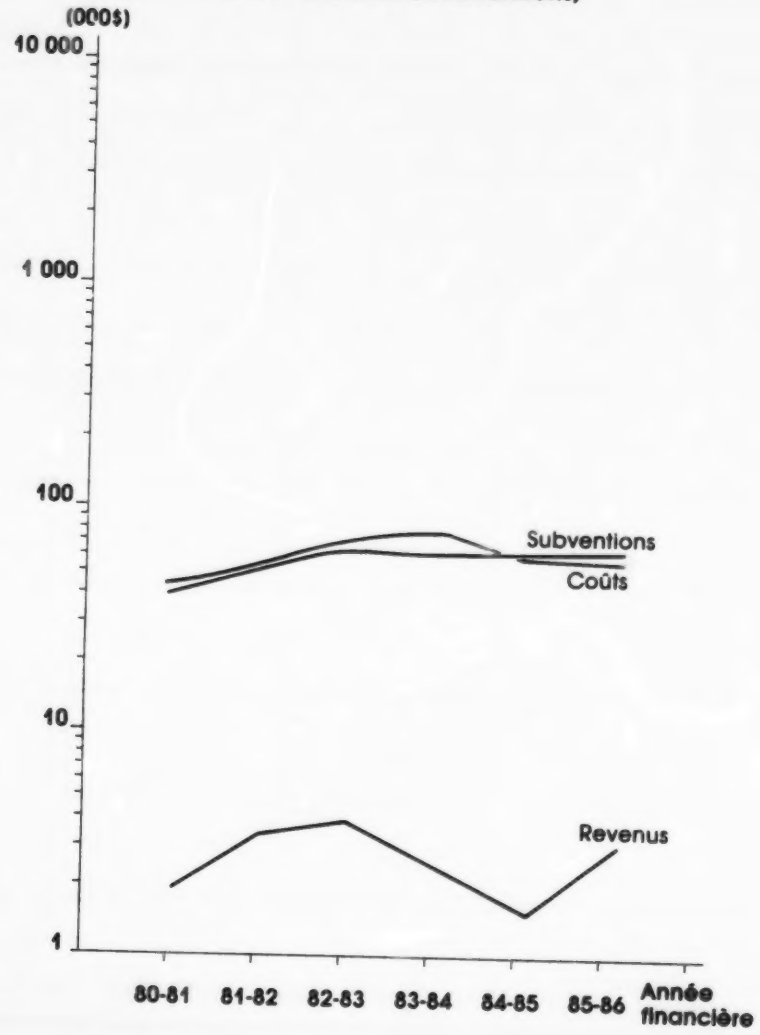
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, crédits-bail, amortissement et affrètement ont été exclues des coûts.

Comité Hovington

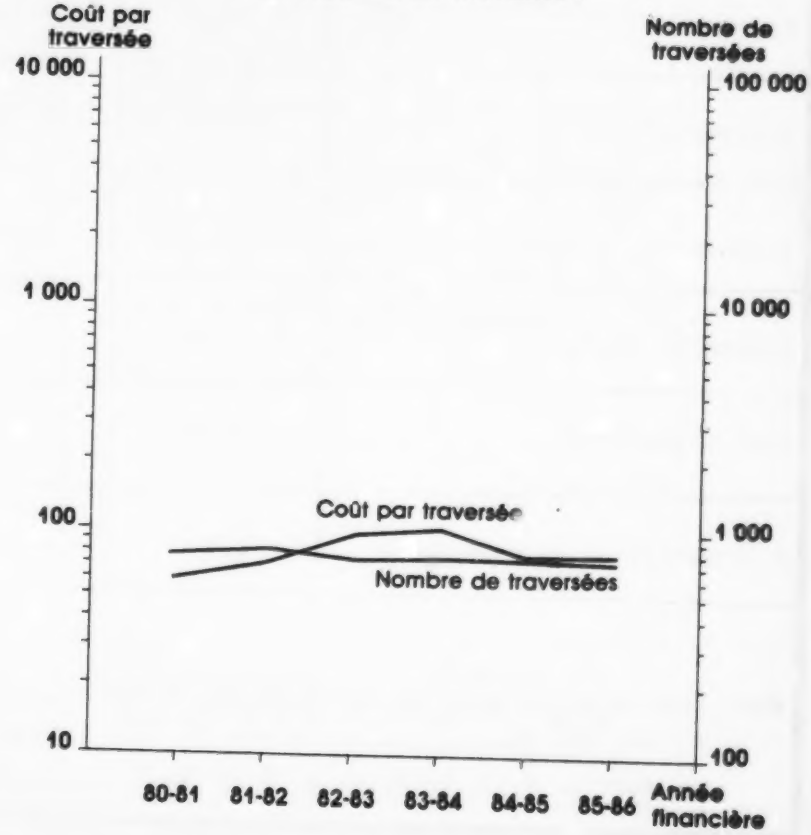
ANNEXE C-3.8

TRAVERSE ÎLE D'ENTRÉE/CAP-AUX-MEULES/HAVRE-AUBERT

SITUATION FINANCIÈRE
(Revenus, coûts, subventions)



ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.8

. Traverse: ILE D'ENTREE / CAP-AUX-MEULES / HAVRE-AUBERT

Statistiques de trafic

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers		1 789	2 964	2 084	2 348	2 546	2 946
Véhicules		9	11	-	-	-	3
Traversées	780	780	812	743	750	732	712

Répartition du trafic saisonnier 1985-1986

	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers					248	308	836	609	339	216	251	139	2 946	-
Automobiles					-	1	-	-	-	-	-	-	1	23 %
Camions					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres véhicules					-	-	2	-	-	-	-	-	2	67 %
Total véhicules					-	1	2	-	-	-	-	-	3	100 %
Nb. de traversées					102	98	104	108	96	88	66	50	712	-

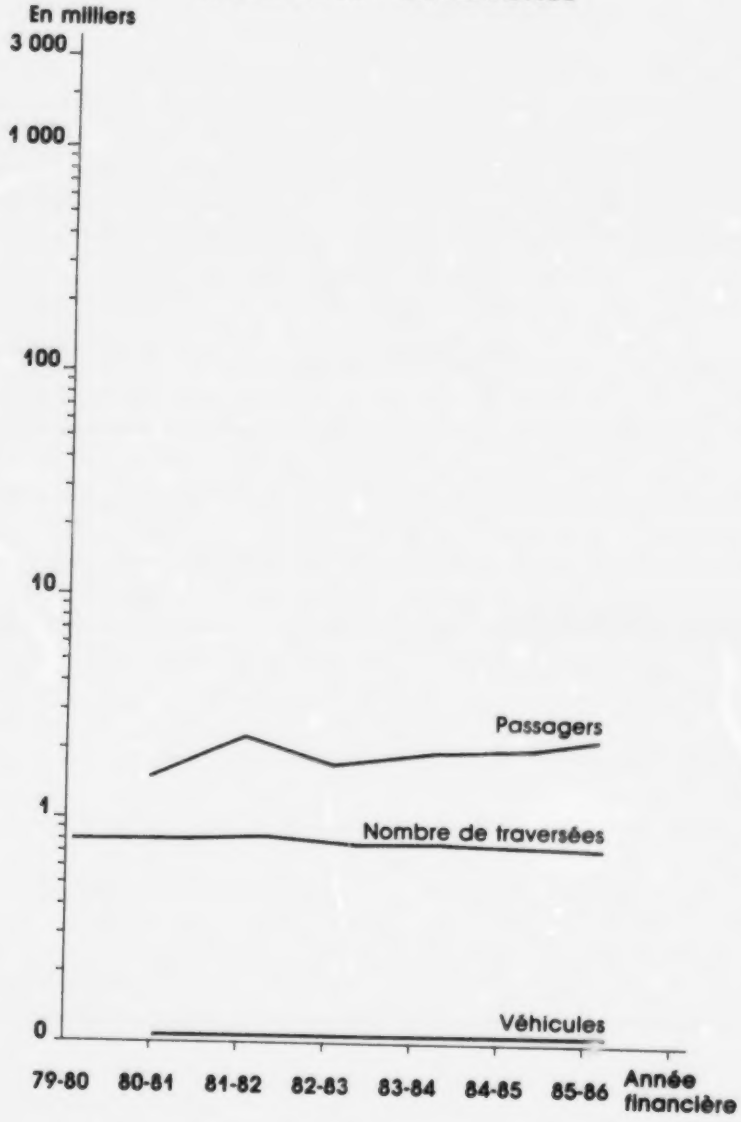
Comité Hovington Pour fins comparatives, les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

Sept. 1986

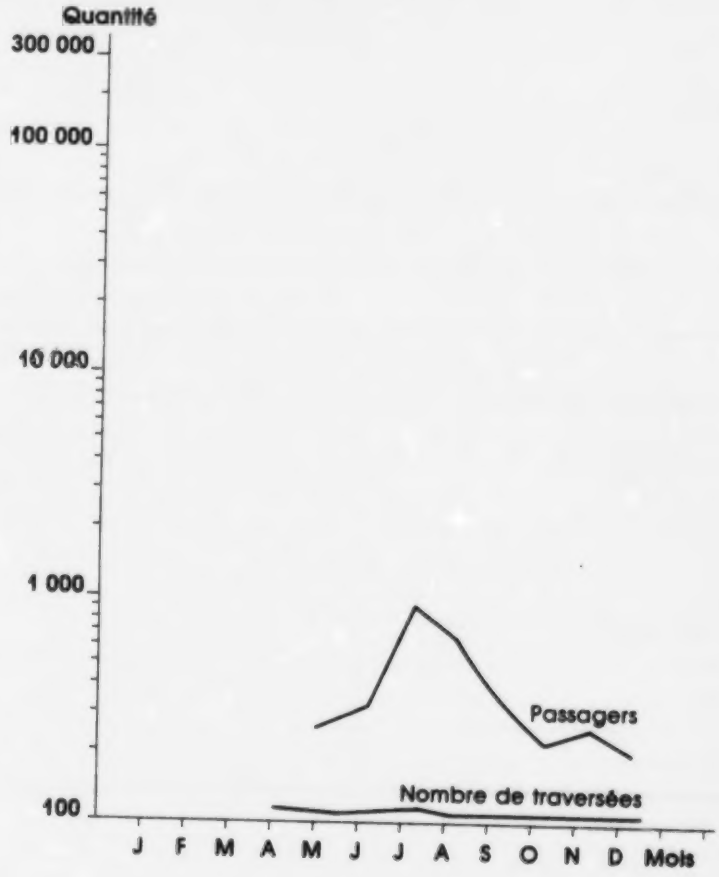
ANNEXE C-3.8

TRAVERSE ÎLE D'ENTRÉE/CAP-AUX-MEULES/HAVRE-AUBERT

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.8

. Traverse: ST-SIMEON / RIVIERE-DU-LOUP

Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	1 770 753	1 880 473	1 791 422	2 127 295	2 472 362	2 565 044
Revenus	1 596 355	1 656 859	1 547 723	1 741 711	2 027 073	2 181 231
Subventions	174 398	223 614	243 699	385 584	445 289	383 813
% Subvention	8 %	9,8 %	12 %	16,1 %	16 %	13 %
Nombre de traversées	2 150	1 733	1 548	1 438	1 586	1 407
Coût / traversée	968,00	1 238,09	1 332,07	1 646,38	1 712,04	2 071,81
% augmentation du coût/année	-	+ 28 %	+ 8,3 %	+ 24 %	+ 4 %	+ 21 %

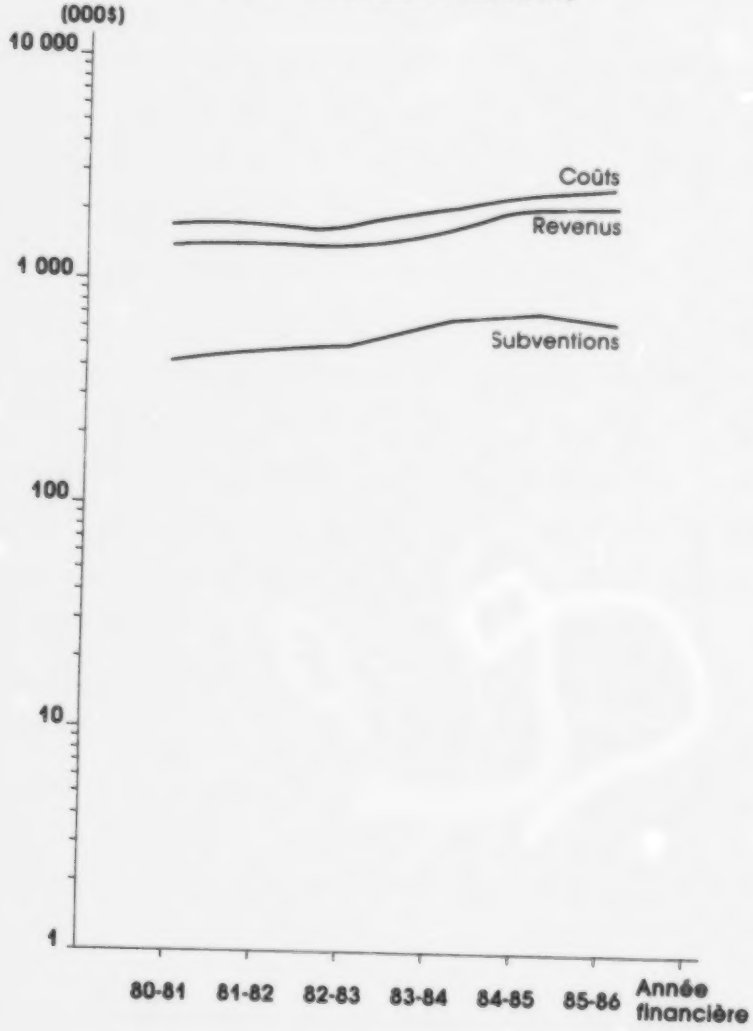
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, crédits-bail, amortissement et affrètement ont été exclues des coûts.

Comité Hovington

ANNEXE C-3.9

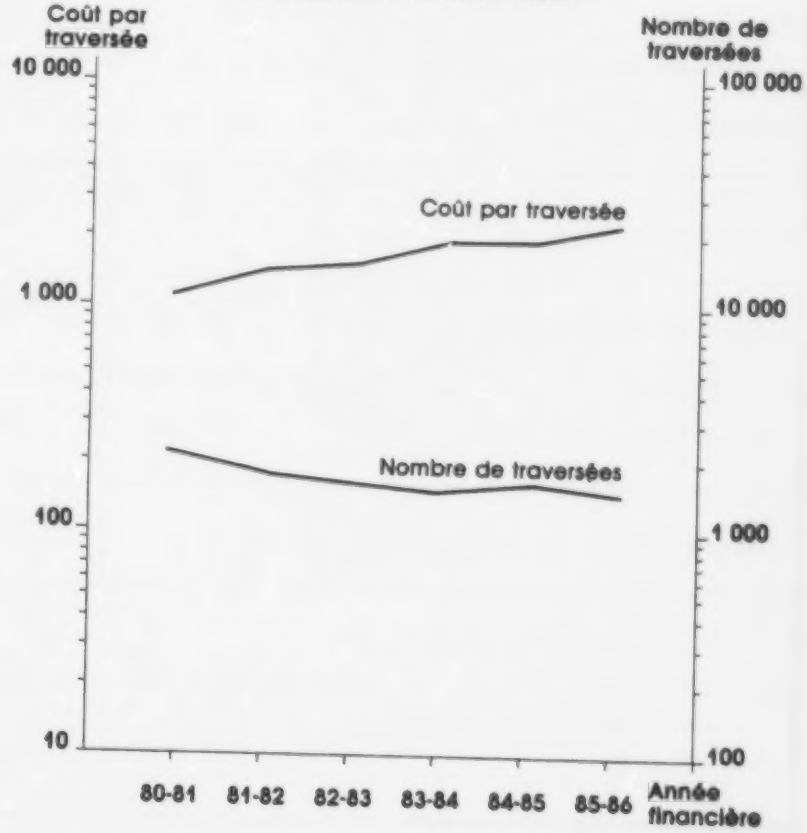
TRAVERSE ST-SIMÉON/RIVIÈRE-DU-LOUP

SITUATION FINANCIÈRE
(Revenus, coûts, subventions)



COMITÉ HOVINGTON

ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



ANNEXE C-3.9

. Traverse: ST-SIMEON / RIVIERE-DU-LOUP

STATISTIQUES DE TRAFIC

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	201 188	176 845	191 783	147 826	152 968	170 454	169 913
Véhicules	71 349	68 243	70 331	55 071	58 637	65 392	67 042
Traversées		2 150	1 783	1 548	1 438	1 586	1 407

REPARTITION DU TRAFIC SAISONNIER (1985-1986)

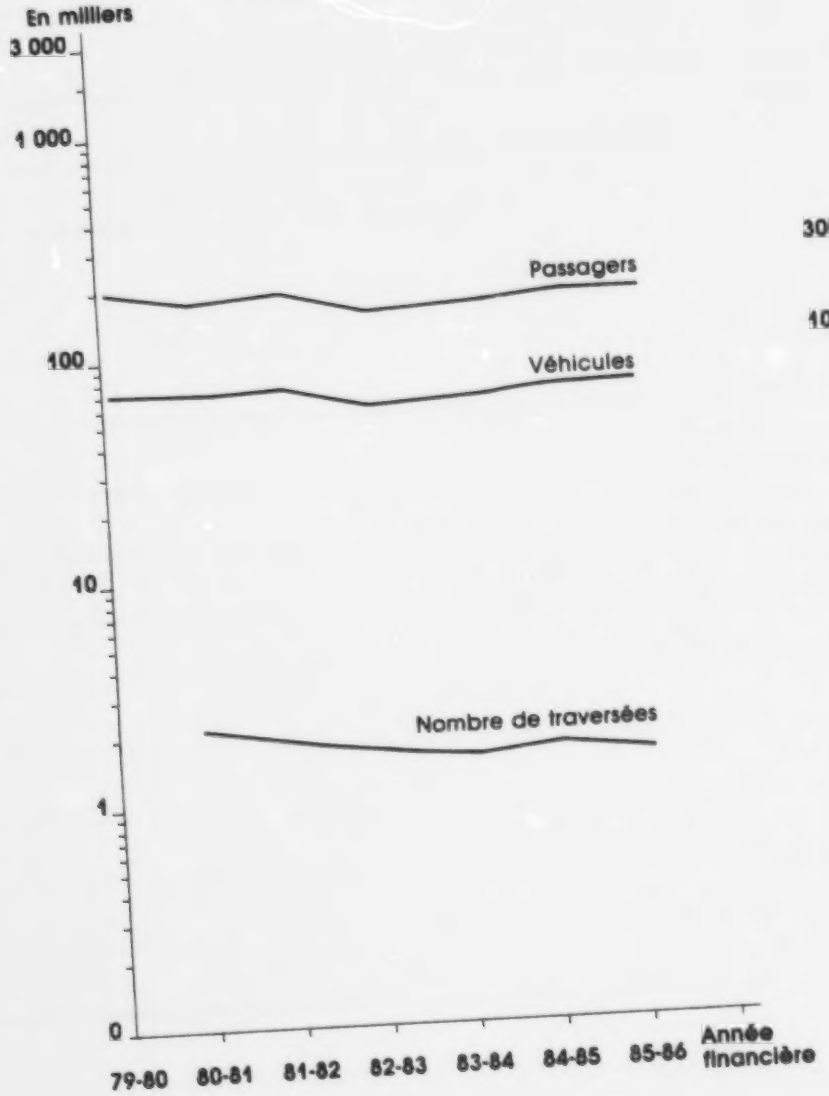
	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers	864			6 611	9 822	21 544	52 312	44 423	14 [illegible]78	10 469	5 598	3 822	169 913	-
Automobiles	342			2 676	3 744	7 104	16 723	14 448	5 [illegible]17	4 076	2 286	1 625	58 251	86,9
Camions	4			204	375	365	376	424	300	334	801	318	3 501	5,2
Autres véhicules	-			26	171	983	2 939	1 491	248	116	36	83	5 290	7,9
Total véhicules	346			2 906	4 290	8 452	19 286	16 363	5 865	4 526	3 123	1 860	67 042	100
Nb. de traversées	16			116	132	160	224	248	128	124	146	113	1 407	-

Comité Hovington Pour fins comparatives, les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

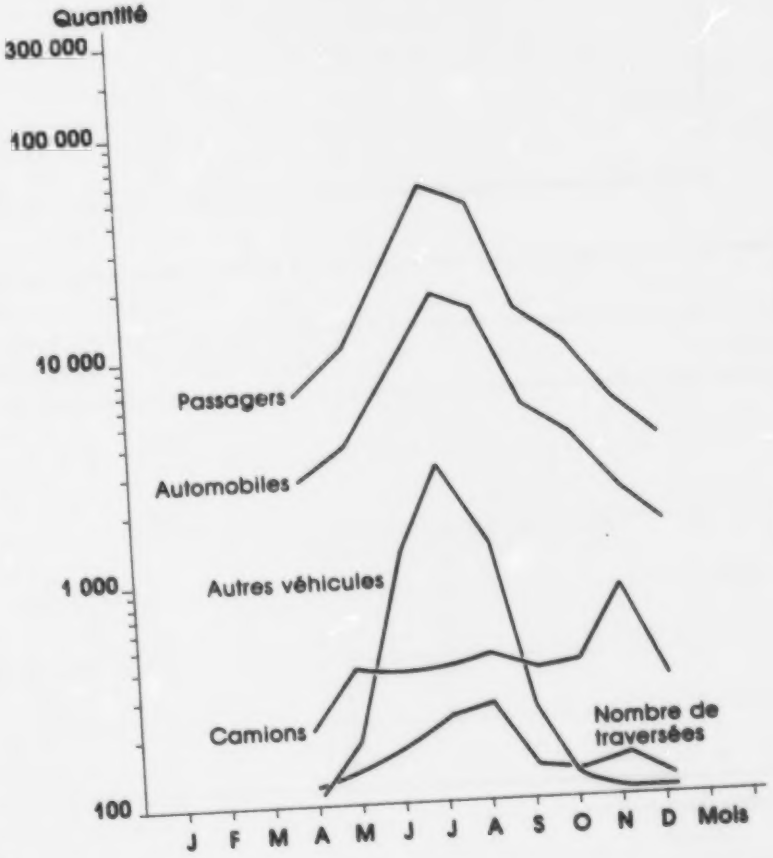
ANNEXE C-3.9

TRAVERSE ST-SIMÉON/RIVIÈRE-DU-LOUP

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.9

. Traverse: ST-JUSTE-DU-LAC / NOTRE-DAME-DU-LAC

Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	257 309	266 181	241 735	253 332	283 254	341 139
Revenus	-	-	44 561	47 091	54 043	44 662
Subventions	257 309	266 181	196 965	206 241	229 211	296 977
% Subvention	100 %	100 %	81,5 %	81,4 %	80,9 %	87,0 %
Nombre de traversées	8 280	8 784	7 596	7 764	7 840	6 607
Coût / traversée	31,08	30,30	31,82	32,63	36,13	51,63
% augmentation du coût/année	-	(2,5) %	+ 5 %	+ 2,5 %	+ 10,7 %	+ 42,9 %

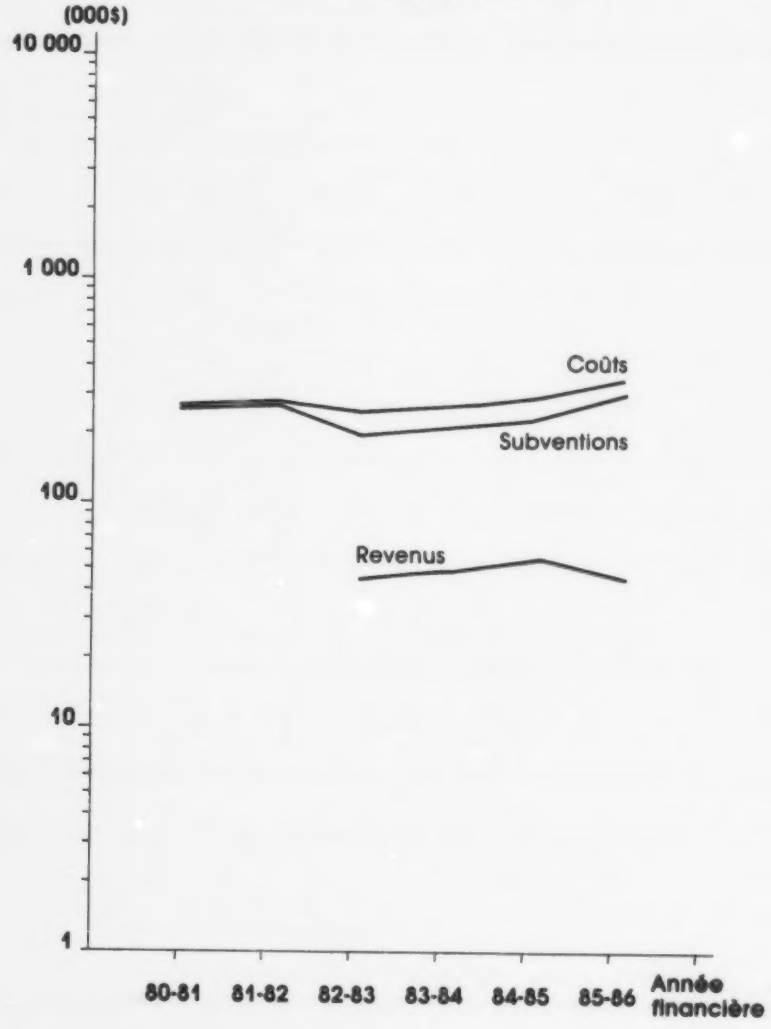
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, crédits-bail, amortissement et affrètement ont été exclues des coûts.

Comité Hovington

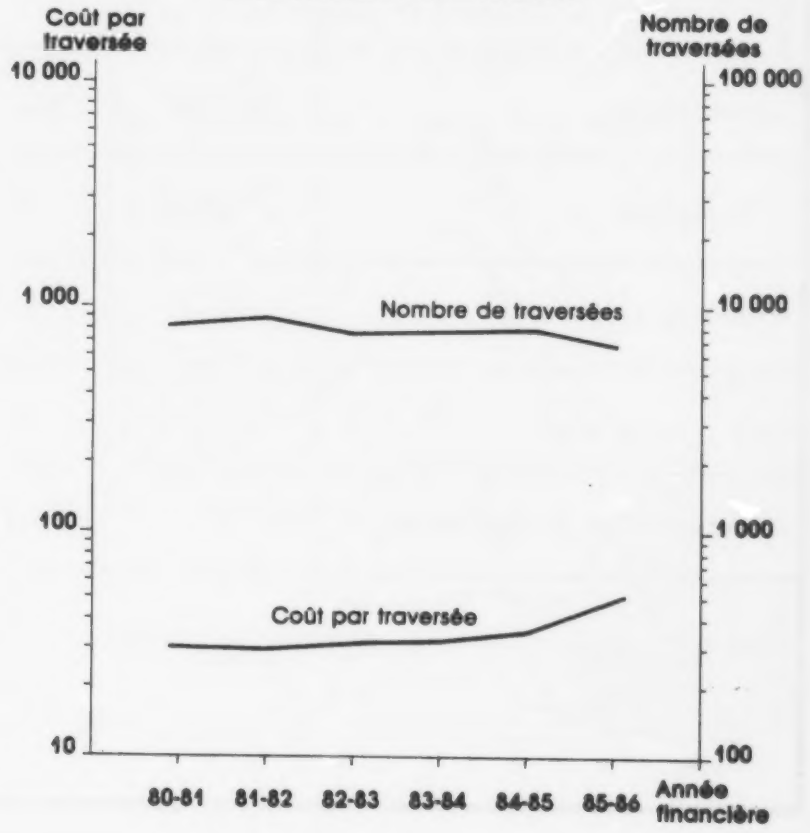
ANNEXE C-3.10

TRAVERSE ST-JUSTE-DU-LAC/NOTRE-DAME-DU-LAC

SITUATION FINANCIÈRE
(Revenus, coûts, subventions)



ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.10

. Traverse: ST-JUSTE-DU-LAC / NOTRE-DAME-DU-LAC

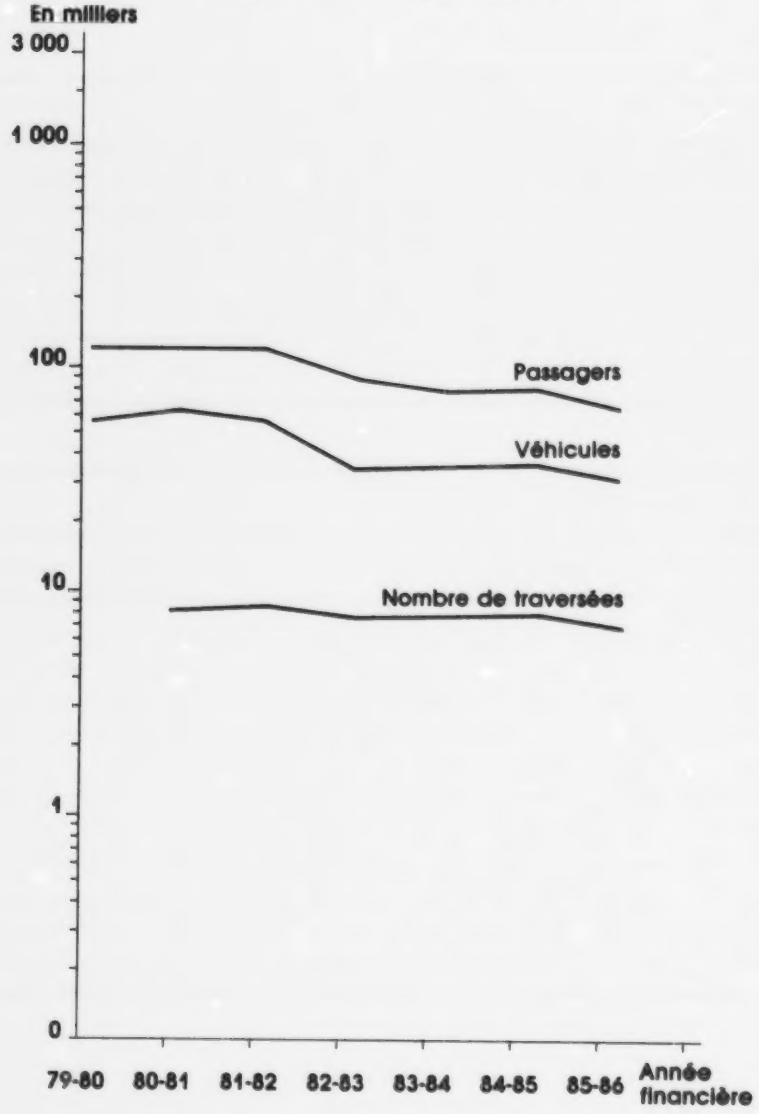
Statistiques de trafic							
	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	123 079	125 113	123 705	87 170	72 149	73 827	58 431
Véhicules	57 485	66 831	58 533	32 377	32 144	33 828	27 673
Traversées		8 280	8 784	7 596	7 764	7 840	6 607

Répartition du trafic saisonnier 1985-1986														
	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers						9 241	14 094	11 871	7 505	8 104	5 046	2 570	58 431	-
Automobiles						3 065	4 623	4 009	2 798	3 190	2 090	1 046	20 821	75,2 %
Camions						783	853	1 021	782	918	610	343	5 310	19,2 %
Autres véhicules						241	385	301	313	211	70	21	1 542	5,6 %
Total véhicules						4 089	5 861	5 331	3 893	4 319	2 770	1 410	27 673	100 %
Nb. de traversées						953	1 108	1 106	1 108	1 108	764	460	6 607	-

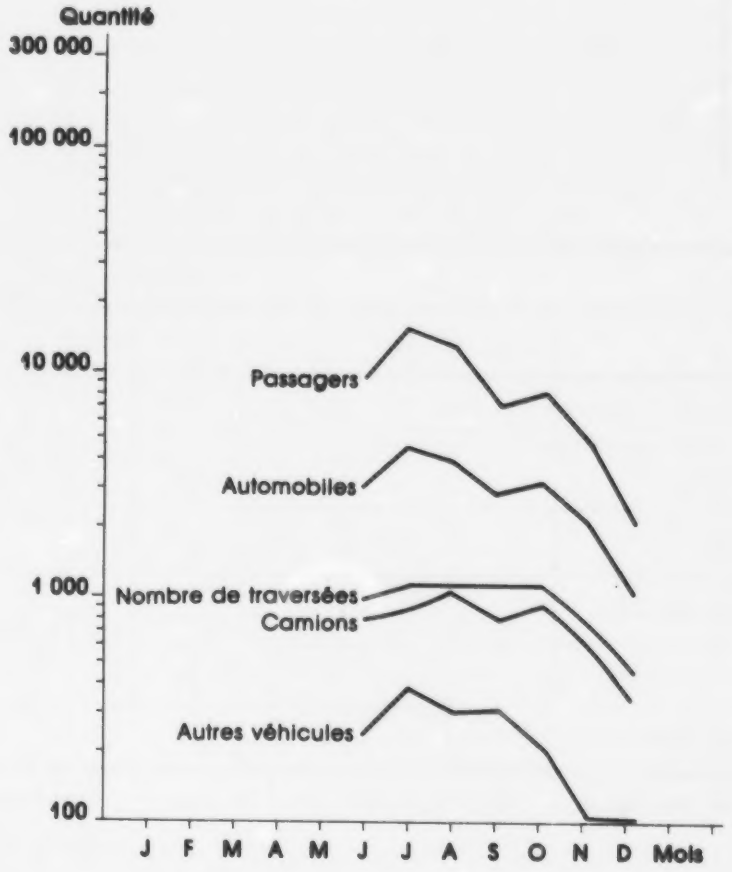
Comité Hovington Pour fins comparatives, les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

TRAVERSE ST-JUSTE-DU-LAC/NOTRE-DAME-DU-LAC

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.10

. Traverse: LOTBINIERE / DESCHAMBAULT

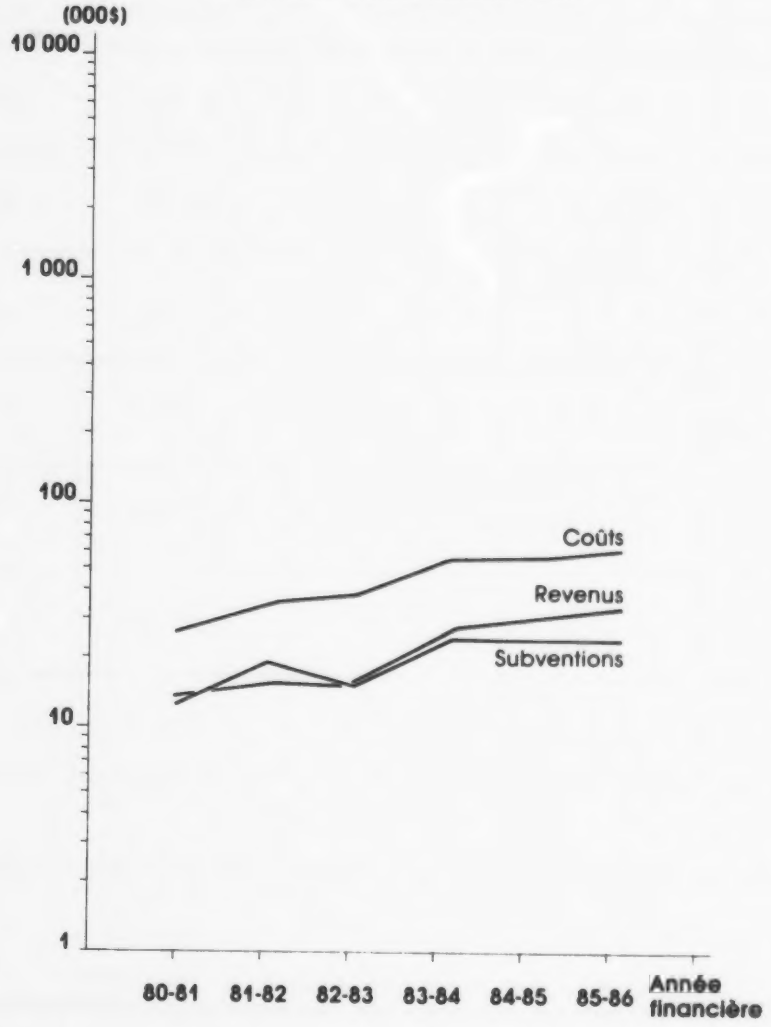
Informations financières						
	1980-81	**1981-82**	**1982-83**	**1983-84**	**1984-85**	**1985-86**
Coûts d'opération	23 658	31 647	35 137	49 769	51 658	57 591
Revenus	13 219	15 192	14 771	25 850	30 007	33 381
Subventions	10 409	16 455	12 754	19 452	20 552	20 260
% Subvention	44 %	52 %	36 %	39 %	40 %	35 %
Nombre de traversées	1 217	990	788	1 604	1 892	2 171
Coût / traversée	19,44	31,97	44,59	31,03	27,30	26,53
% augmentation du coût/année	-	+ 64 %	+ 39 %	(30) %	(12) %	(3) %
Pour fins comparatives, les dépenses de capital, crédits-bail, amortissement et affrètement ont été exclues des coûts.						

Comité Hovington

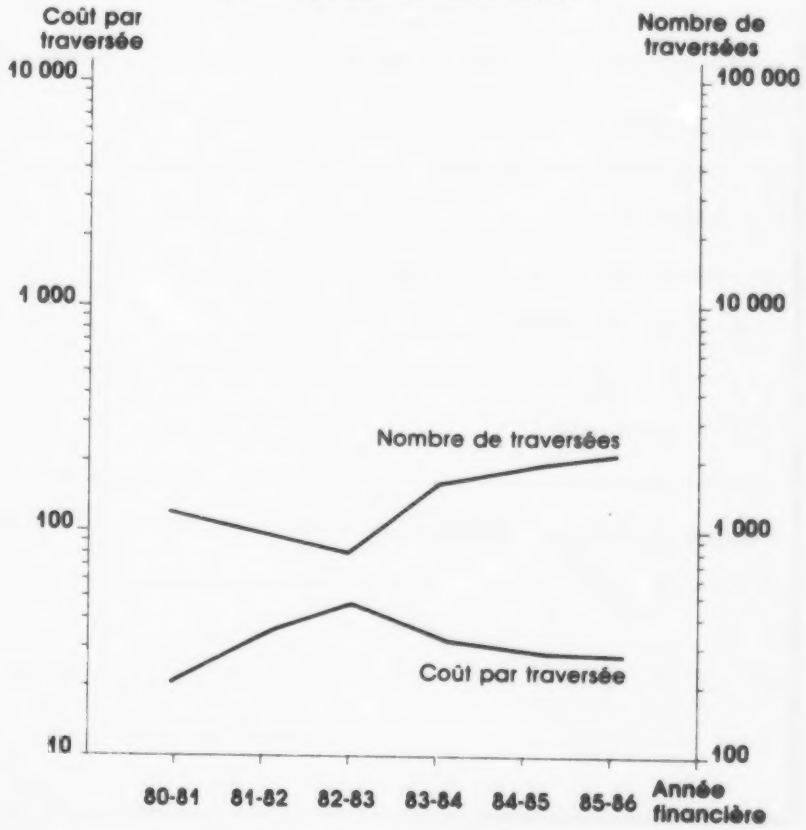
ANNEXE C-3.11

TRAVERSE LOTBINIÈRE/DESCHAMBAULT

SITUATION FINANCIÈRE
(Revenus, coûts, subventions)



ÉVOLUTION DU COÛT PAR TRAVERSÉE ET DU NOMBRE DE TRAVERSÉES



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.11

Traverse: DESCHAMBAULT / LOTBINIÈRE

STATISTIQUES DE TRAFIC

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86
Passagers	-	-	-	3 214	5 022	5 802	6 628
Véhicules	2 160	2 286	1 869	1 538	2 395	2 729	3 106
Traversées	1 278	1 217	988	788	1 604	1 892	2 171

REPARTITION DU TRAFIC SAISONNIER (1985-1986)

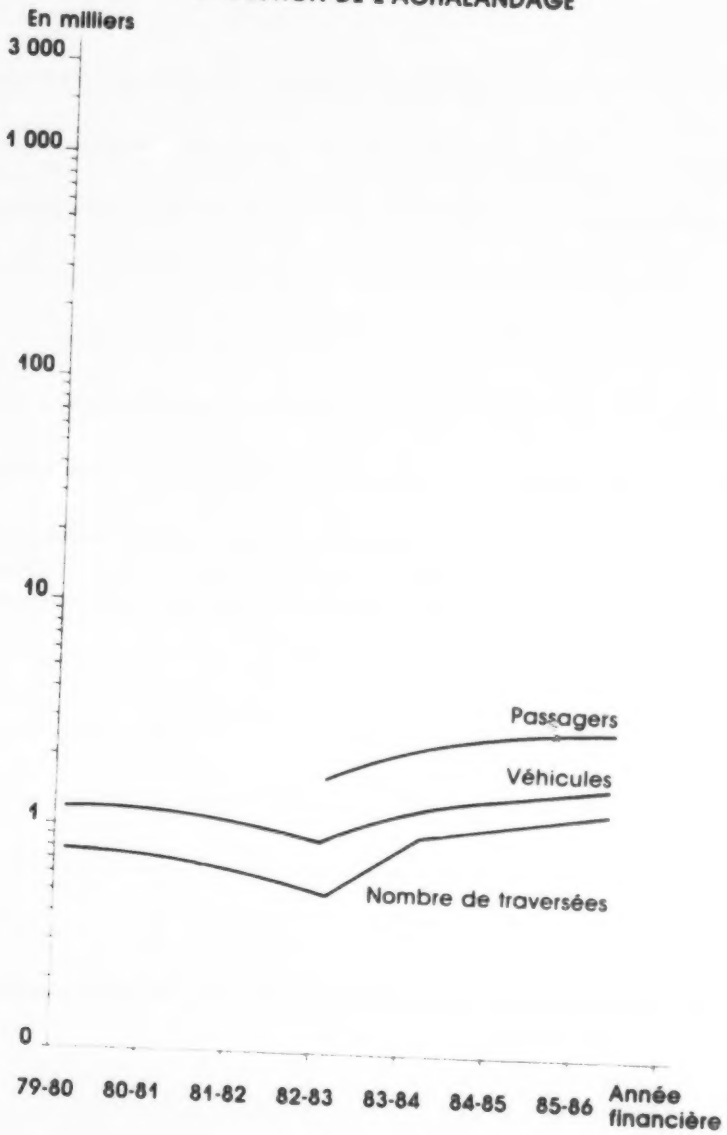
	jan.	fev.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept	oct.	nov.	déc.	total	%
Passagers					664	1 310	2 086	1 437	886	159	-	-	6 628	-
Automobiles					189	393	626	441	250	50	-	-	1 949	62,8
Camions					200	122	91	73	176	32	-	-	694	22,4
Autres véhicules					34	87	171	108	55	8	-	-	463	14,8
Total véhicules					429	602	888	622	475	90	-	-	3 106	100
Nb de traversées					402	467	503	402	329	68	-	-	2 171	-

Comité Hovington

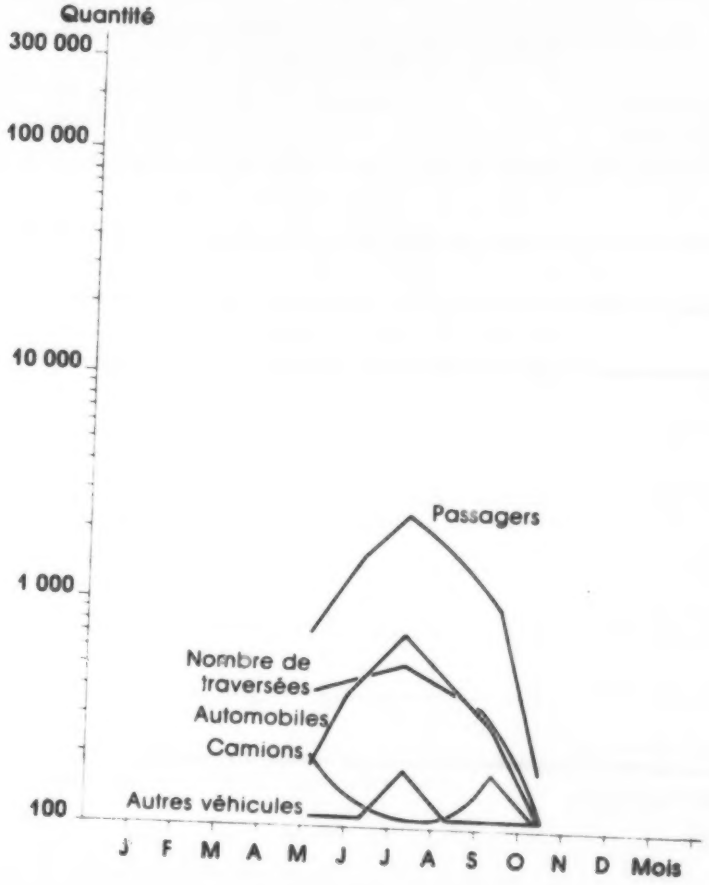
Pour fins comparatives, les chauffeurs sont inclus dans les passagers.

TRAVERSE LOTBINIÈRE/DESCHAMBAULT

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE



ÉVOLUTION SAISONNIÈRE DE L'ACHALANDAGE



COMITÉ HOVINGTON

ANNEXE C-3.11

ANNEXE C-4

PAGES

Évolution de la tarification

4.1 "Tableau I" - Évolution comparative des tarifs de 1977/78 à 1986/87 par catégories d'usagers et par traverses 59

4.2 "Tableau II" - Comparaison des tarifs 1986 60

4.3 "Évolution comparative des % moyens d'augmentation annuelle des taux de 1977/78 à 1986/87 61

4.4 "Évolution comparative des taux de passagers 1977/78 à 1986/87" .. 62

4.5 "Évolution comparative des taux d'automobiles 1977/78 à 1986/87" . 63

4.6 "Évolution comparative des taux des camions (12.5 m) 1977/78 à 1986/87" 64

4.7 "Évolution comparative des taux des camions-remorques (23 m) 1977/78 à 1986/87" 65

4.8 "Évolution comparative des taux des motocyclettes 1977/78 à 1986/87" 6

Tableau 1

ÉVOLUTION COMPARATIVE DES TARIFS DE 1977/78 À 1986/87 PAR CATÉGORIES D'USAGERS ET PAR TRAVERSES

	% D'AUGMENTATION DE 1977/78 À 1986/87[1]								
	Passagers	Autos	Camions	Camions-remorque	Motos	% moyen Aug. tarif [2]	% IPC	% aug. coûts	Gratuité
Québec/Lévis	150%	227%	250%	188%	620%	190%	96%	132%	Gratuit pour les passagers (résidents du Québec) depuis 1973. Bicyclette en 1980. Abolition des frais de la carte d'identification en 1985.
Matane/Baie-Comeau/ Godbout	67%	72%	66%	63%	67%	68%	96%	53%	
Île aux Coudres/ St-Joseph-de-la-Rive	140%	161%	124%	176%	183%	145%	"	133%	Gratuité des résidents et leurs véhicules depuis 1973. Bicyclette en 1980. Gratuité totale en 1985.
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	108%	104%	195%	217%	217%	111%	"	100%	Idem Québec/Lévis
Baie-Ste-Catherine/ Tadoussac	0%	0%	0%	0%	0%	-	"	140%	Gratuité totale depuis 1970.
Île aux Grues/ Montmagny	20%	48%	155%	-	112%	29%	"	310%	Gratuité des résidents et leurs véhicules depuis 1973. Bicyclette en 1980. Gratuité totale en 1985.
Île d'Entrée/ Cap-aux-Meules/ Havre-Aubert	232%	19%	-	-	-	231%	"	103%	Gratuité des résidents et leurs bagages depuis 1973. Bicyclette en 1980. Aucun changement en 1985.
Rivière-du-Loup/ St-Siméon	61%	71%	96%	99%	146%	65%	"	87%	
St-Juste-du-Lac/ Notre-Dame-du-Lac	60%	13%	20%	67%	0%	37%	"	137%	Gratuité en 1969. Piétons et véhicules. (Tarification réintroduite en 1982/83).
Lotbinière/Deschambault	100%	180%	456%	-	167%	165%	"	232%	

1: Ces informations proviennent des annexes C-4.4 à C-4.8
2: Ces informations proviennent de l'annexe C-4.3

Tableau II

COMPARAISON DES TARIFS 1986

TRAVERSES QUÉBÉCOISES

		DISTANCE	PASSAGER	TARIF/KM	AUTO.	TARIF/KM	CAMION	TARIF/KM	CAMION REM.	TARIF/KM	MOTO	TARIF/KM
					TARIFICATION							
Cat.	Matane/Baie-Comeau/Godbout	54 km	8,35	0,16	20,60	0,38	83,13	1,54	152,95	2,83	8,35	0,16
# 1	Rivière-du-Loup/St-Siméon	25,6 km	6,45	0,25	15,35	0,60	68,75	2,69	119,60	4,67	6,15	0,24
	Moyenne catégorie # 1	-	-	0,21	-	0,49	-	2,12	-	3,75	-	0,20
Cat.	Île aux Grues/Montmagny*	7,8 km	1,25	0,16	7,75	0,99	13,30	1,71	-	-	4,45	0,57
# 2	Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive*	3,7 km	1,25	0,34	3,15	0,85	12,25	3,31	26,70	7,22	1,80	0,49
	Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/Havre-Aubert	14 km	4,15	0,30	29,75	2,13	-	-	-	-	5,85	0,42
	Moyenne catégorie # 2	-	-	0,27	-	1,32	-	2,51	-	7,22	-	0,49
Cat.	Québec/Lévis	1 km	1,25	1,25	2,45	2,45	12,25	12,25	26,60	26,60	1,80	1,80
# 3	Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1,6 km	1,25	0,78	2,45	1,53	12,25	7,66	26,60	16,63	1,80	1,13
	Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	1,6 km	gratuit	-	gratuit	-	gratuit	-	gratuit	-	gratuit	-
	Moyenne catégorie # 3	-	-	1,02		1,99	-	9,96	-	21,62	-	1,47
Cat.	N.-D.-du-Lac/St-Juste-du-Lac	1 km	0,40	0,40	0,85	0,85	2,10	2,10	4,60	4,60	0,50	0,50
# 4	Lotbinière/Deschambault	2,2 km	1,00	0,45	7,00	3,18	25,00	11,36	-	-	4,00	1,82
	Moyenne catégorie # 4	-	-	0,43	-	2,02	-	6,73	-	4,60	-	1,16
	Moyenne des tarifs/km québécois	-	-	0,45	-	1,44	-	5,33	-	10,43	-	0,79

TRAVERSES CANADIENNES

	Lewisporte (T.-N.)/Goose Bay (Labrador)	945 km	50,00	0,05	74,50	0,08	-	-	-	-	37,25	0,04
	North Sidney (N.-E.)/Argentia (T.-N.)	426 km	30,00	0,07	80,00	0,19	92,00	0,22	176,00	0,41	40,00	0,09
	Moyenne	-	-	0,06	-	0,14	-	0,22	-	0,41	-	0,07
	North Sidney (N.-E.)/Port-aux-Basques (T.-N.)	160 km	11,00	0,07	35,00	0,22	126,00	0,79	176,00	1,10	17,50	0,11
	Yarmouth (N.-E.)/Bar Harbour (Maine)	160 km	22,00	0,14	45,00	0,28	129,25	0,81	269,50	1,68	22,50	0,14
	Souris (I.-P.-E.)/Cap-aux-Meules (Qué.)	134 km	22,35	0,17	42,67	0,32	136,25	1,02	250,70	1,87	14,50	0,11
	Moyenne	-	-	0,13	-	0,27	-	0,87	-	1,55	-	0,12
	St-Jean (N.-B.)/Digby (N.-E.)	75 km	12,00	0,16	39,00	0,52	56,75	0,76	117,75	1,57	19,50	0,26
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Caribou (N.-E.)/Wood Island (I.-P.-E.)	22 km	2,80	0,13	9,10	0,41	-	-	-	-	4,55	0,21
	Borden (I.-P.-E.)/Cap Tourmentin (N.-B.)	14 km	2,00	0,14	6,00	0,43	8,50	0,61	13,00	0,93	3,00	0,21
	Moyenne	-	-	0,14	-	0,42	-	0,61	-	0,93	-	0,21
	Moyenne Canadienne	-	-	0,12	-	0,34	-	0,62	-	1,12	-	0,17

MOYENNE QUÉBÉCOISE DES COÛTS DE TRANSPORT

Moyenne tarif passagers transport en commun		-	1,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moyenne " " circuit interurbain		-	-	0,08	-	-	-	-	-	-	-	-
" Coût/km	Aut. moyen selon C.A.A.	-	-	-	-	0,28	-	-	-	-	-	-
" "	Camion " " M.T.Q.	-	-	-	-	-	-	0,84	-	-	-	-
" "	Camion-rem. " "	-	-	-	-	-	-	-	-	0,91	-	-
" "	Autobus Commission Transp.	-	-	-	-	-	-	-	-	2,57	-	-

* Ces tarifs ne sont plus en vigueur depuis le discours du budget 1985-1986.

ÉVOLUTION COMPARATIVE DES % MOYENS
D'AUGMENTATION ANNUELLE DES TAUX
DE 1977-78 à 1986-87

TRAVERSES	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	% D'AUGMENTATION DE LA PÉRIODE
QUÉBEC | LÉVIS	--	25,*	0,	0,	0,	39,	10,	9,	5,	9,	190,
MATANE | BAIE COMEAU | GODBOUT	--	1,*	0,	-1,	0,	39,	8,	7,	4,	9,	68,
ILE AUX COUDRES | ST-JOSEPH DE LA RIVE	--	45,	3,	3,	0,	54,	10,	7,	Gr --	Gr --	145,
SOREL | ST-IGNACE DE LOYOLA	--	3,	0,	0,	0,	101,	10,	6,	3,	0,	111,
BAIE STE-CATHERINE | TADOUSSAC	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	0,
ILE AUX GRUES | MONTMAGNY	--	0,	0,	0,	0,	6,	3,	4,	Gr --	Gr --	23,
ILE D'ENTRÉE | HAVRE AUBERT | CAP AUX MEULES	--	0,	0,	60,*	0,	25,	10,	0,	3,	3,	251,
RIVIÈRE DU LOUP | ST-SIMÉON	--	0,*	0,	0,	0,	0,	0,	0,	3,	4,*	7,
ST-JUSTE DU LAC | NOTRE-DAME DU LAC	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	Gr --	--	0,	0,	0,	0,	0,
LOTBINIÈRE | DESCHAMBAULT	--	0,*	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,*	10,
INDICE D'ENSEMBLE DES PRIX À LA CONSOMMATION (QUÉBEC)	100,1 --	111, 11,	124, 12,	138, 11,	155, 13,	174, 12,	191, 10,	204, 7,	213, 5,	222, 4,	96,

Indice → [/ %] ← % d'augmentation

COMITÉ HOVINGTON

GR = GRATUIT

× = ESTIMÉ

ANNEXE C-4.3

ÉVOLUTION COMPARATIVE
DES TAUX DE PASSAGERS
DE 1977-78 à 1986-87

TRAVERSES	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	AUGMENTATION DE LA PÉRIODE
QUÉBEC | LÉVIS	0,50 / --	0,75 / 50	0,75 / 0	0,75 / 0	0,75 / 0	1,00 / 33	1,10 / 10	1,20 / 10	1,25 / 5	1,25 / 0	150%
MATANE | BAIE COMEAU | GODBOUT	5,00 / --	5,00 / 0	5,00 / 0	5,00 / 0	5,00 / 0	7,00 / 40	7,50 / 7	8,00 / 7	8,35 / 4	8,35 / 0	67%
ILE AUX COUDRES | ST-JOSEPH DE LA RIVE	0,50 / --	0,75 / 50	0,75 / 0	0,75 / 0	0,75 / 0	1,00 / 33	1,10 / 10	1,20 / 10	Gr / --	Gr / --	* 140%
SUMMI | ST-IGNACE DE LOYOLA	0,60 / --	0,75 / 25	0,75 / 0	0,75 / 0	0,75 / 0	1,00 / 33	1,10 / 10	1,20 / 10	1,25 / 5	1,25 / 0	108%
BAIE STE-CATHERINE | TADOUSSAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0%
ILE AUX GRUES | MONTMAGNY	1,00 / --	1,00 / 0	1,00 / 0	1,00 / 0	1,00 / 0	1,00 / 0	1,10 / 10	1,20 / 10	Gr / --	Gr / --	* 20%
ILE D'ENTRÉE | HAVRE AUBERT | CAP AUX MEULES	1,25 / --	1,25 / 0	1,25 / 0	2,00 / 60	2,00 / 0	2,50 / 25	2,75 / 10	2,75 / 0	4,15 / 51	4,15 / 0	232%
RIVIÈRE DU LOUP | ST-SIMÉON	4,00 / --	4,25 / 6	4,25 / 0	4,25 / 0	4,50 / 6	5,25 / 17	5,55 / 6	5,90 / 6	6,20 / 5	6,45 / 4	61%
ST-JUSTE DU LAC | NOTRE-DAME DU LAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0,25 / --	0,30 / 20	0,35 / 17	0,40 / 14	0,40 / 0	* 60%
LOTBINIÈRE | DESCHAMBAULT	0,50 / --	1,00 / 100	1,00 / 0	1,00 / 0	1,50 / 50	2,00 / 33	1,00 / -50	1,00 / 0	1,00 / 0	1,00 / 0	100%

Tarif → $ / % ← % d'augmentation

Gr = Gratuit

* = % fait de la première à la dernière année payante

Comité Hovington

ANNEXE C-4.4

ÉVOLUTION COMPARATIVE
DES TAUX DES AUTOMOBILES
DE 1977-78 à 1986-87

TRAVERSES	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	% AUGMENTATION DE LA PÉRIODE
QUÉBEC | LÉVIS	0,75 / --	0,75 / 0	0,75 / 0	0,75 / 0	0,75 / 0	2,00 / 166	2,20 / 10	2,35 / 7	2,45 / 4	2,45 / 0	227 %
MATANE | BAIE COMEAU | GODBOUT	12,00 / --	12,00 / 0	12,00 / 0	12,00 / 0	12,00 / 0	17,00 / 42	18,50 / 9	19,75 / 7	20,60 / 4	20,60 / 0	72 %
ILE AUX COUDRES | ST-JOSEPH DE LA RIVE	1,15 / --	1,25 / 9	1,25 / 0	1,25 / 0	1,25 / 0	2,50 / 100	2,75 / 10	3,00 / 9	Gr / --	Gr / --	*161 %
SOREL | ST-IGNACE DE LOYOLA	1,20 / --	0,75 / -37	0,75 / 0	0,75 / 0	0,75 / 0	2,00 / 166	2,20 / 10	2,35 / 7	2,45 / 4	2,45 / 0	104 %
BAIE STE-CATHERINE | TADOUSSAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / ---	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0 %
ILE AUX GRUES | MONTMAGNY	5,00 / --	5,00 / 0	5,00 / 0	5,00 / 0	5,00 / 0	7,00 / 40	7,00 / 0	7,40 / 6	Gr / --	Gr / --	* 48 %
ILE D'ENTRÉE | HAVRE AUBERT | CAP AUX MEULES	-- / --	-- / --	-- / --	25,00 / --	25,00 / 0	28,00 / 12	29,75 / 6	29,75 / 0	29,75 / 0	29,75 / 0	* 19 %
RIVIÈRE DU LOUP | ST-SIMÉON	9,00 / --	9,50 / 6	9,50 / 0	9,50 / 0	10,25 / 6	12,50 / 17	13,5 / 6	14,05 / 6	14,75 / 5	15,35 / 4	71 %
ST-JUSTE DU LAC | NOTRE-DAME DU LAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0,75 / --	0,80 / 7	0,80 / 0	0,80 / 0	0,85 / 0	* 13 %
LOTBINIÈRE | DESCHAMBAULT	2,50 / --	4,00 / 60	4,00 / 0	4,00 / 0	5,50 / 37	6,00 / 9	7,00 / 16	7,00 / 0	7,00 / 0	7,00 / 0	180 %

Tarif → $ / % ← % d'augmentation

Gr = Gratuit

* = % fait de la première à la dernière année payante

Comité Hovington

ANNEXE C-4.5

ÉVOLUTION COMPARATIVE
DES TAUX DES CAMIONS (12,5m)
DE 1977-78 à 1986-87

TRAVERSES	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	AUGMENTATION DE LA PÉRIODE
QUÉBEC | LÉVIS	3,50 / --	5,25 / 50	5,25 / 0	5,25 / 0	5,25 / 0	10,00 / 90	11,00 / 10	11,75 / 7	12,25 / 4	12,25 / 0	250 %
MATANE | BAIE COMEAU | GOUDOUT	50,00 / --	60,90 / 22	60,90 / 0	60,90 / 0	60,90 / 0	68,75 / 13	75,00 / 9	79,37 / 6	83,13 / 5	83,13 / 0	66 %
ILE AUX COUDRES | ST-JOSEPH DE LA RIVE	-- / --	5,25 / --	5,25 / 0	5,25 / 0	5,25 / 0	10,00 / 90	11,00 / 10	11,75 / 7	Gr / --	Gr / --	* 124 %
SOREL | ST-IGNACE DE LOYOLA	4,15 / --	4,95 / 19	4,25 / 0	4,25 / 0	4,25 / 0	10,00 / 102	11,00 / 10	11,75 / 7	12,25 / 4	12,25 / 0	195 %
BAIE STE-CATHERINE | TADOUSSAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0 %
ILE AUX GRUES | MONTMAGNY	-- / --	-- / --	-- / --	--	5,00 / --	12,00 / 140	12,00 / 0	12,75 / 6	Gr / --	Gr / --	* 155 %
ILE D'ENTRÉE | HAVRE AUBERT | CAP AUX MEULES	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	---
RIVIÈRE DU LOUP | ST-SIMÉON	35,00 / --	50,00 / 43	50,00 / 0	50,00 / 0	50,00 / 0	56,00 / 12	59,50 / 6	63,05 / 6	65,65 / 4	68,75 / 5	96 %
ST-JUSTE DU LAC | NOTRE-DAME DU LAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	1,75 / --	1,85 / 6	1,90 / 3	1,95 / 3	2,10 / 8	* 20 %
LOTBINIÈRE | DESCHAMBAULT	4,50 / --	9,00 / 100	9,00 / 0	9,00 / 0	13,50 / 50	16,00 / 19	19,00 / 19	19,00 / 0	21,00 / 10	25,00 / 19	456 %

Tarif ⟶ $ / % ⟵ % d'augmentation

Gr = Gratuit

* = % fait de la première à la dernière année payante

Comité Hovington

ANNEXE C-4.6

ÉVOLUTION COMPARATIVE

DES TAUX DES CAMIONS-REMORQUES (23 m)

DE 1977-78 à 1986-87

TRAVERSES	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	% D'AUGMENTATION DE LA PÉRIODE
QUÉBEC | LÉVIS	9,25 / --	9,25 / 0	9,25 / 0	9,25 / 0	9,25 / 0	22,00 / 138	24,00 / 9	25,50 / 6	26,60 / 4	26,60 / 0	188 %
MATANE | BAIE COMEAU | GODBOUT	93,75 / --	131,25 / 40	131,25 / 0	114,45 / -15	114,45 / 0	126,50 / 10	138,00 / 9	146,05 / 6	152,95 / 5	152,95 / 0	63 %
ILE AUX COUDRES | ST-JOSEPH DE LA RIVE	-- / --	9,25 / --	9,25 / 0	9,25 / 0	9,25 / 0	22,00 / 137	24,00 / 9	25,50 / 6	Gr / --	Gr / --	* 176 %
SUMMI | ST-IGNACE DE LOYOLA	8,40 / --	10,05 / 20	10,05 / 0	10,05 / 0	10,05 / 0	22,00 / 119	24,00 / 9	22,50 / -6	26,60 / 4	26,60 / 0	217 %
BAIE STE-CATHERINE | TADOUSSAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0 %
ILE AUX GRUES | MONTMAGNY	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	--
ILE D'ENTRÉE | HAVRE AUBERT | CAP AUX MEULES	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	--
RIVIÈRE DU LOUP | ST-SIMÉON	60,00 / --	77,50 / 29	77,50 / 0	77,50 / 0	92,00 / 19	99,00 / 8	105,90 / 7	111,25 / 6	115,00 / 3	119,60 / 4	99 %
ST-JUSTE DU LAC | NOTRE-DAME DU LAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	2,75 / --	2,95 / 7	3,05 / 3	3,20 / 5	4,60 / 44	* 67 %
LOTBINIÈRE | DESCHAMBAULT	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	--

Tarif ⟶ $ / % ⟵ % d'augmentation

Gr = Gratuit

* = % fait de la première à la dernière année payante

Comité Hovington

ANNEXE C-4.7

EVOLUTION COMPARATIVE
DES TAUX DE MOTOCYCLETTES
DE 1977-78 à 1986-87

TRAVERSES	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	% D'AUGMENTATION DE LA PÉRIODE
QUÉBEC | LÉVIS	0,25 / --	0,25 / 0	0,25 / 0	0,25 / 0	0,25 / 0	1,50 / 500	1,60 / 7	1,70 / 6	1,80 / 6	1,80 / 0	620 %
MATANE | BAIE COMEAU | GODBOUT	5,00 / --	5,00 / 0	5,00 / 0	5,00 / 0	5,00 / 0	7,00 / 40	7,50 / 7	8,00 / 7	8,35 / 6	8,35 / 0	67 %
ILE AUX COUDRES | ST-JOSEPH DE LA RIVE	0,60 / --	0,25 / -58	0,25 / 0	0,25 / 0	0,25 / 0	1,50 / 600	1,60 / 6	1,70 / 6	Gr / --	Gr / --	* 183 %
SOREL | ST-IGNACE DE LOYOLA	0,50 / --	0,55 / 10	0,55 / 0	0,55 / 0	0,55 / 0	1,50 / 172	1,60 / 7	1,70 / 6	1,80 / 6	1,80 / 0	217 %
BAIE STE-CATHERINE | TADOUSSAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0 %
ILE AUX GRUES | MONTMAGNY	-- / --	-- / --	2,00 / --	2,00 / 0	2,00 / 0	4,00 / 100	4,00 / 0	4,25 / 6	Gr / --	Gr / --	* 112 %
ILE D'ENTRÉE | HAVRE AUBERT | CAP AUX MEULES	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	-- / --	--
RIVIÈRE DU LOUP | ST-SIMÉON	2,50 / --	2,50 / 0	2,50 / 0	2,50 / 0	3,00 / 20	5,00 / 66	5,30 / 6	5,60 / 6	5,90 / 5	6,15 / 4	146 %
ST-JUSTE DU LAC | NOTRE-DAME DU LAC	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	Gr / --	0,50 / --	0,50 / 0	0,50 / 0	0,50 / 0	0,50 / 0	* 0 %
LOTBINIÈRE | DESCHAMBAULT	1,50 / --	1,50 / 0	1,50 / 0	1,50 / 0	2,50 / 44	3,00 / 30	4,00 / 33	4,00 / 0	4,00 / 0	4,00 / 0	167 %

Tarif ⟶ $ / % ⟵ % d'augmentation

Gr = Gratuit

* = % fait de la première à la dernière année payante

Comité Hovington

ANNEXE C-4.8

ANNEXE C-5

PAGES

Tableau III - "Sommaire des variations des coûts unitaires de 1980/81 à 1985/86 et ratios pour 1985/86" 69

Tableau III

SOMMAIRE DES VARIATIONS DES COÛTS UNITAIRES DE 1980/81 À 1985/86 ET RATIOS POUR 1985/86

TRAVERSES	DISTANCES (km)	COÛT/TRAVERSÉE		% VARIATION			1985 / 1986				
		1980/81 $	1985/86 $	COÛT/TRAV. (80/81-85/86)	I.P.C. (80/81-85/86)	Nb. TRAV. (80/81-85/86)	COÛT/KM (NOTE 1) $	CAPACITÉ RATIO PASS./VÉH.	% de remplissage		
									PASSAGERS	VÉH.	MOYENNE
Matane/Baie-Comeau/Godbout	54	2 475.35	4 630.75	87	45.1	(29)	85.75	4.8	23.7	53.4	39.0
Rivière-du-Loup/St-Siméon	25.6	968.00	2 071.81	114	45.1	(35)	79.69	4.5	29.1	57.0	43.1
Île aux Grues/Montmagny	7.8	132.00	379.91	188	45.1	+ 6	48.71	4.6	32.2	58.0	45.1
Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	3.7	137.95	238.47	74	45.1	(10)	64.46	6.7	11.1	32.5	21.8
Québec/Lévis	1	146.00	242.82	66	45.1	(14)	242.82	12.7	9.8	23.6	16.7
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1.6	70.80	135.76	93	45.1	(8)	84.85	5.9	12.5	35.9	24.2
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	1.6	34.83	124.30	265	45.1	(39)	77.69	6.7	8.7	33.0	20.9
Île d'Entrée/Cap-aux-Meules	14	47.69	77.92	63	45.1	(9)	5.57	--	20.7	--	20.7
N.-D.-du-Lac/St-Juste-du-Lac	1	31.08	51.63	67	45.1	(20)	51.63	5.0	4.7	29.4	17.1
Lotbinière/Deschambault	2.2	19.44	26.53	37	45.1	+ 78	13.27	3.3	8.1	33.2	20.7

NOTE 1: Ces coûts ne sont constitués que des coûts d'opérations et ils n'incluent pas l'amortissement, les baux-location ou les imputations du siège social.

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986

ANNEXE C-5.1

ANNEXE C-6

PAGES

Financement

6.1 Tableau IV "Ventilation de la subvention aux opérations (année 1985/86)" 73

6.2 "Manque à gagner imputable aux tarifs" 74

6.3 "Manque à gagner imputable à la gratuité" 75

6.4 "Répartition des dépenses de transfert 1985/86. Programme 7-1" . 76

6.5 "Investissement de capital dans les traverses subventionnées" 77

6.6 "Dépenses annuelles d'entretien des infrastructures maritimes effectuées par le M.T.Q 78

6.7 "Sommaire des modalités d'aide financière aux transporteurs" 79

Tableau IV

VENTILATION DE LA SUBVENTION AUX OPÉRATIONS (ANNÉE 1985/86)

TRAVERSES	Nb.km	Subvention aux opérations imputables			100 %	%	%	NOMBRE	NOMBRE	SUBV./	SUBV./	SUBV./	SUBV./
		TARIFS[1]	GRATUITÉ[1]	AUTRES FACTEURS	TOTAL	SUBV. PASSAGERS	SUBV. U.E.A.	DE PASSAGERS	DE U.E.A.*	PASSA-GERS	U.E.A.	PASSA-GERS-km	U.E.A.-km
S.T.Q. (Siège social)		--	--	1,215,984	1,215,984	--	--	--	--	--	--	--	--
					7 %								
Québec/Lévis	1 km	2,509,108	2,497,823	(47,643)	29 % 4,959,288	15 % 2,628,470	14 % 2,330,818	39 % 1,740,709	19 % 329,231	1.51 $	7.07 $	1.51 $	7.07 $
Matane/Baie-Comeau/ Godbout	54 km	2,553,618	--	(12,779)	15 % 2,540,839	10 % 1,704,866	5 % 835,973	5 % 209,443	6 % 98,400	8.14 $	8.51 $	0.15 $	0.16 $
Île aux Coudres/ St-Joseph-de-la-Rive	3.7 km	--	2,346,116	(13,251)	14 % 2,332,865	7 % 1,166,432	7 % 1,166,432	10 % 438,426	11 % 191,885	2.66 $	6.08 $	0.72 $	1.64 $
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1.6 km	289,463	721,998	(2,175)	6 % 1,009,286	4.7 % 806,300	1.3 % 202,986	15 % 661,837	19 % 321,781	1.22 $	0.63 $	0.76 $	0.39 $
Tadoussac/Baie-Ste-Catherine	1.6 km	--	3,880,500	(12,282)	23 % 3,868,218	11.5 % 1,934,109	11.5 % 1,934,109	25 % 1,085,254	37 % 617,629	1.78 $	3.13 $	1.11 $	1.96 $
Montmagny/Île aux Grues	7.8 km	--	378,374	--	2 % 378,374	1 % 188,015	1 % 190,359	0.8 % 38 606	0.9 % 15,156	4.90 $	12.56 $	0.63 $	1.61 $
Total: Traverses S.T.Q.		5,352,189	9,824,811	1,127,854	96 % 16,304,854	--	6,660,677	95 % 4,174,275	93 % 1,547,082	--	--	--	--
Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/H.-Aubert	14 km	8,419	44,684	5,897	0.3 % 59,000	0.3 % 59,000	--	0.1 % 2,946	-- --	20.02 $	--	1.43 $	--
Lotbinière/ Deschambault	2.2 km	24,221	--	(3,961)	0.1 % 20,260	0.1 % 20,260	--	0.2 % 6,628	0.3 % 4,325	3.07 $	0.00 $	1.40 $	0.00 $
N.-D.-du-Lac/St-Juste-du-Lac	1 km	298,783	--	(1,806)	1.6 % 296,977	0.8 % 150,167	0.8 % 146,810	1.2 % 58,431	2.3 % 38,797	2.57 $	3.79 $	2.57 $	3.79 $
Rivière-du-Loup/ St-Siméon	25.6 km	423,416	--	(39,603)	2 % 383,813	1.7 % 310,940	0.3 % 72,873	3.7 % 169,913	4.5 % 73,879	1.83 $	0.98 $	0.07 $	0.04 $
Total: Traverses privées		754,839	44,684	(39,473)	4 % 760,050	--	--	5 % 237 918	7 % 117,001	--	--	--	--
GRAND TOTAL		36 % 6,107,028	58 % 9,869,495	6 % 1,088,381	100 % 17,064,904			100 % 4,412,193	100 % 1,691,083	--	--	--	--

* UEA: Unité Équivalent Automobile

1: Les informations contenues dans ces deux colonnes proviennent des annexes C-6.2 et C-6.3

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986

MANQUE À GAGNER IMPUTABLE AUX TARIFS

	COÛT DE REVIENT					REVENU					MANQUE À GAGNER
	COÛT D'OPERATION	TRAFIC		COÛT		REVENU	TRAFIC		TARIF MOYEN		
		Passagers	U.E.A.	Passagers	U.E.A.		Passagers	U.E.A.	Passagers	U.E.A.	
Société des traversiers du Québec											
Québec / Lévis	6 145 178	1 740 709	329 231	1,76	9,33	1 138 247	339 188	325 930	1,23	2,21	2 509 103
Matane /Baie Comeau/Godbout	6 677 554	209 443	98 400	15,94	33,93	4 123 936	209 443	98 400	7,77	25,36	2 553 618
Ile aux Coudres/ St-Joseph de la Rive	2 346 116	438 426	191 885	2,67	6,11	-	-	-	-	-	-
Sorel/St-Ignace de Loyola	2 143 604	661 837	321 781	1,62	3,33	1 132 143	216 159	321 781	1,23	2,70	289 463
Tadoussac/Baie-Ste-Catherine	3 880 500	1 085 254	617 629	1,78	3,14	-	-	-	-	-	-
Montmagny/Ile aux Grues	378 394	38 606	15 156	4,90	12 56	-	-	-	-	-	-
Traverses privées											
Ile d'Entrée/Cap-aux-M/H. Aubert	55 481	2 946	-	18,83	-	2 378	573	-	4,15	-	8 419
Lotbinière/Deschambault	57 591	6 628	4 325	4,34	6,66	33 370	6 628	4 325	0,98	6,21	24 221
Notre-Dame-du-Lac/ St-Just-du-Lac	341 139	58 431	38 797	2,92	4,34	42 356	58 431	38,797	0,33	0,58	298 783
Rivière-du-Loup/St-Siméon	2 565 044	169 913	73 879	7,55	17,36	2 141 628	169 913	73 879	5,60	16,11	423 416
											6 107 028

ANNEXE C-6.2

MANQUE À GAGNER IMPUTABLE A LA GRATUITÉ

	COÛT DE REVIENT					COÛT DE LA GRATUITE				MANQUE À GAGNER
	COÛT D'OPERATION	TRAFIC		COÛT		TRAFIC		COUT		
		Passagers	U.E.A.	Passagers	U.E.A.	Passagers gratuits	U.E.A. gratuits	Passagers	U.E.A.	
Société des traversiers du Québec										
Québec / Lévis	6 145 178	1 740 709	329 231	1,76	9,33	1 401 719	3 301	1,76	9,33	2 497 823
Matane/Baie-Comeau/Godbout	6 677 554	209 443	98 400	15,94	33,93	-	-	-	-	-
Ile aux Coudres / St-Joseph-de-la-Rive	2 346 116	438 426	191 885	2,67	6,11	438 426	191 885	2,67	6,11	2 346 116
Sorel / St-Ignace-de-Loyola	2 143 604	661 837	321 781	1,62	3,33	445 678	-	1,62	-	721 998
Tadoussac/Baie-Ste-Catherine	3 880 500	1 085 254	617 629	1,78	3,14	1 085 254	617 629	1,78	3,14	3 880 500
Montmagny / Ile aux Grues	378 394	38 606	15 056	4,90	12,56	38 606	15 056	4,90	12,56	378 394
Traverses privées										
Ile d'Entrée/Cap-aux-M/H.-Aubert	55 481	2 946	-	18,83	-	2 373	-	18,83	-	44 684
Lotbinière / Deschambault	57 591	6 628	4 325	4,34	6,66	-	-	-	-	-
Notre-Dame-du-Lac / St-Just-du-Lac	341 139	58 431	38 797	2,92	4,40	-	-	-	-	-
Rivière-du-Loup / St-Siméon	2 565 044	169 913	73 879	7,55	17,36	-	-	-	-	-
										9 869 515

ANNEXE C-6.3

RÉPARTITION DES DÉPENSES DE TRANSFERT 1985-1986
PROGRAMME 7.1

	Répartion des dépenses admissibles					Sources des crédits			ÉCART
	Opération	Amort. et affrètement	Amélioration aux navires	Crédit-bail	TOTAL	1984-85	1985-86	TOTAL	
Siège social (S.T.Q.)	1 215 984,	6 267,	2 684 472,	--	3 906 723,				
Québec/Lévis	4 959 288,	94 204,	--	--	5 053 492,				
Matane/Baie-Comeau/Godbout	2 540 839,	48 583,	--	--	2 589 422,				
Î. aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	2 332 865,	11 525,	--	777 311,	3 121 701,	921 524,	20 711 837,	21 633 361,	(152 744,)
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1 009 286,	5 250,	--	683 076,	1 697 612,				
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	3 868 218,	8 074,	--	1 162 127,	5 038 419,				
Île aux Grues/Montmagny	378 374,	362,	--	--	378 736,				
Île d'Entrée/H.A./Cap-aux-Meules	59 000,	--	--	--	59 000,	--	59 000,	59 000,	0
Rivière-du-Loup/St-Siméon	383 813,	254 241,	--	--	638 054,	--	649 576,	649 576,	11 522,
St-Juste-du-Lac/N.-D.-du-Lac	296 977,	--	--	--	296 977,	--	303 670,	303 670,	6 693,
Lotbinière/Deschambault	20 260,	3 106,	8 101,	--	31 467,	--	31 467,	31 467,	0
Total: S.T.Q.	16 304 854,	174 265,	2 684 472,	2 622 514,	21 786 105,	921 524,	20 711 837,	21 633 361,	(152 744,)
Total: Traverses privées	760 050,	257 347,	8 101,	--	1 025 498,	--	1 043 713,	1 043 713,	18 215,
Total: Traverses	17 064 904,	431 612,	2 692 573,	2 622 514,	22 811 603,	921 524,	21 755 550,	22 677 074,	(134 529,)
Autres services	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	10 019 294,	--	10 019 294,	10 019 294,	0
GRAND TOTAL					32 830 897,	921 524,	31 774 844,	32 696 368,	*(134 529,)

* L'écart entre les dépenses nettes admissibles (32 830 897 $) et les subventions versées (32 696 368 $) est attribuable principalement à un solde de subvention de 152 744 $, non versé à la S.T.Q.

Comité Hovington
NOVEMBRE 1986

ANNEXE C-6.4

INVESTISSEMENT DE CAPITAL DANS LES TRAVERSES SUBVENTIONNÉES
(par le M.T.Q. avril 1971 à avril 1986)
(Évaluation sommaire)

	Acquisition d'entreprise	Infrastructures	Navires (construction et amélioration)	TOTAL
S.T.Q. (Siège social)	--	276 000,	2 700 000,	2 976 000,
Traverses opérées par la S.T.Q.				
Québec/Lévis	967 000,	5 400 000,	--	6 367 000,
Matane/Baie-Comeau/Godbout	2 672 000,	14 084 000,	5 040 000,	21 796 000,
Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	9 000,	6 000,	2 517 000, (1)	2 532 000,
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	1 487 000,	62 000,	913 000, (1)	2 462 000,
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	2 819 000,	12 331 000,	9 520 000, (1)	24 670 000,
Île aux Grues/Montmagny	--	--	3 200 000,	3 200 000,
Traverses privées				
Île d'Entrée/Havre-Aubert/Cap-aux-Meules	--	--	--	--
Rivière-du-Loup/St-Siméon	--	158 000,	--	158 000,
St-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac	--	--	427 000,	427 000,
Lotbinière/Deschambault	--	43 000,	47 000,	90 000,
Total: S.T.Q.	--	--	--	--
Total: Traverses privées	--	--	--	--
GRAND TOTAL	7 954 000,	32 360 000,	24 364 000,	64 678 000,

(1): Ces montants incluent les coûts accumulés au 31 mars 1986 pour le financement des navires effectué par voie de cession de bail.

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986

ANNEXE C-6.5

DÉPENSES ANNUELLES D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES MARITIMES

ÉFFECTUÉES PAR LE M.T.Q. (ÉVALUATION SOMMAIRE)

S.T.Q. (Siège social)	*
<u>Traverses opérées par la S.T.Q.</u> Québec/Lévis	*
Matane/Baie-Comeau/Godbout	400 000,
Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive	52 000,
Sorel/St-Ignace-de-Loyola	16 000,
Baie-Ste-Catherine/Tadoussac	112 000,
Île aux Grues/Montmagny	--
<u>Traverses privées</u> Île d'Entrée/Havre-Aubert/Cap-aux-Meules	--
Rivière-du-Loup/St-Siméon	16 000,
St-Juste-du-Lac/Notre-Dame-du-Lac	2 000,
Lotbinière/Deschambault	2 000,
Total: S.T.Q.	580 000,
Total: Traverses privées	20 000,
GRAND TOTAL	600 000,

* Inclus dans les coûts d'opérations de la traverse.

NOTE: Le tiers de ces dépenses est assumé à même le budget d'entretien du réseau routier (programme 4).

Comité Hovington
NOVEMBRE 1986

SOMMAIRE DES MODALITÉS D'AIDE FINANCIÈRE AUX TRANSPORTEURS

TRAVERSES	FIRMES	PRINCIPES DU CALCUL DE LA SUBVENTION	DURÉE DU CONTRAT
Québec/Lévis Sorel/St-Ignace-de-Loyola Matane/Baie-Comeau/Godbout Île aux Coudres/St-Joseph-de-la-Rive Montmagny/Île aux Grues Tadoussac/Baie-Ste-Catherine	S.T.Q. (NOTE 1)	Équilibre budgétaire Le déficit d'opération fait l'objet d'une subvention après approbation du budget par le Ministère.	Entente annuelle. Il n'existe aucun protocole de calcul et de versement de la subvention.
Île d'Entrée/Cap-aux-Meules/H.-Aubert	"PÊCHE ET TRANSPORTS RENAUD INC".	Subvention fixe: déterminée à la suite d'une soumission publique (la soumission est soumise en suggérant un montant de subvention).	3 ans (mai 1985 à décembre 1987)
Lotbinière/Deschambault	"LA TRAVERSE LOTBINIÈRE Deschambault ferry inc".	Subvention régressive: afin d'atteindre l'autofinancement, le contrat impose des contraintes au niveau des profits et de la croissance des coûts d'opération.	10 ans (avril 1982 à mars 1992)
Notre-Dame-du-Lac/St-Juste-du-Lac	"SYNDICAT COOPÉRATIF de la traverse de St-Juste-du-Lac".	Équilibre budgétaire avec restriction au niveau des frais d'administration (maximum 10 %).	Contrat annuel
Rivière-du-Loup/St-Siméon	"LA TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/St-Siméon Ltée".	Équilibre budgétaire incluant: - une allocation fixe pour l'affrètement du navire; - une allocation pour frais d'administration; - une allocation à la perfomance.	5 ans (avril 1983 à mars 1988)

NOTE 1: La S.T.Q. qui gère la traverse de Île aux Grues/Montmagny, a remis à la firme Navigation Lavoie, l'opération de la traverse pour 1985/86.

Comité Hovington

NOVEMBRE 1986